

Capítulo I
HISTÓRIA DA ÁFRICA
E A ESCRAVIDÃO AFRICANA

A história do negro brasileiro não teve início com o tráfico de escravos. É uma história bem mais antiga, anterior à escravidão nas Américas, à vida de cativo no Brasil. Trata-se de uma saga que se cruza com a aventura dos navegadores europeus, principalmente os portugueses, e com a formação do Brasil como país. Conhecer a história da África é fundamental para entender como foi possível que milhões de homens, mulheres e crianças fossem aprisionados e trazidos nos porões de navios destinados às Américas. Por isso, para compreendermos a trajetória dos negros brasileiros é preciso saber como e por que o continente africano se tornou o maior centro de dispersão populacional do mundo moderno.

Quando, no século XV, os europeus desembarcaram na África eles se deram conta de que estavam diante de modos de vida bem distintos dos seus. Entre os africanos a organização social e econômica girava em torno de vínculos de parentesco em famílias extensas, da coabitação de vários povos num mesmo território, da exploração tributária de um povo por outro. A vinculação por parentesco a um grupo era uma das mais recorrentes formas de se definir a identidade de alguém. Isto quer dizer que o lugar social das pessoas era dado pelo seu grau de parentesco em relação ao patriarca ou à matriarca da linhagem familiar. Nessas sociedades a coesão dependia, em grande parte, da preservação da memória dos antepassados, da reverência e privilégios reservados aos mais velhos e da partilha da mesma fé religiosa.

Na África havia impérios poderosos como o Mali, reinos bem consolidados como o Kongo (que não deve ser confundido

com o atual país Congo), mas também pequenas aldeias agrupadas por laços de descendência ou linhagem. Ainda havia os grupos nômades de comerciantes, agricultores e pastores que se deslocavam sempre que as condições climáticas ou as oportunidades de negócios assim os obrigassem. Mesmo porque o continente africano caracterizava-se pela desproporção entre o enorme território e o pequeno contingente populacional. Entretanto, a expansão de reinos, a migração de grupos, o trânsito de caravanas de mercadores, a disputa pelo acesso aos rios, o controle sobre estradas ou rotas podiam implicar em guerra e subjugação de um povo a outro.

Escravidão doméstica

Nesses confrontos era comum que os vitoriosos fizessem alguns escravos dentre os membros de um vilarejo vencido em luta armada. Era a chamada escravidão doméstica, que consistia em aprisionar alguém para utilizar sua força de trabalho, em geral, na agricultura de pequena escala, familiar. Se a terra era abundante, mas rareava mão-de-obra, esse tipo de escravidão servia para aumentar o número de pessoas a serem empregadas no sustento de uma família ou grupo. Afinal, a terra de nada valia sem que se tivesse gente empregada no cultivo de alimentos. Os escravos eram poucos por unidade familiar, mas a posse deles assegurava poder e prestígio para seus senhores, já que representavam a capacidade de auto-sustentação da linhagem. Não por acaso, nesse tipo de cativo se preferia mulheres e crianças. A fertilidade das mulheres garantia a ampliação do grupo. Daí que era legítimo as escravas se tornarem concubinas e terem filhos com os seus senhores.

Seguindo a mesma lógica, a incorporação dos escravos na família se dava de modo gradativo: os filhos de cativos, quando nascidos na casa do senhor, não podiam ser vendidos e seus descendentes iam, de geração em geração, perdendo a condição servil e sendo assimilados à linhagem. Assim o grupo podia crescer com o nascimento de escravos, fortalecendo as relações de parentesco e aumentando o número de subordinados ao senhor. A integração dos cativos também explica a predileção pela escraviza-

ção de crianças, visto que elas mais facilmente assimilavam regras e constituíam vínculos com a família do seu senhor.

Não era só na guerra que se corria o risco de ser escravizado. Em muitas sociedades africanas, o cativo era a punição para quem fosse condenado por roubo, assassinato, feitiçaria e, às vezes, adultério. A penhora, o rapto individual, a troca e a compra eram outras maneiras de se tornar escravo. As pessoas podiam ser penhoradas como garantia para o pagamento de dívidas. Nesta situação, caso seus parentes saldasse o débito, extinguiu-se o cativo. Tais formas de aquisição de cativos foram mais ou menos comuns em diferentes períodos e lugares da África. O rapto e o ataque a vilas se tornaram mais freqüentes quando o tráfico de escravos tomou grandes proporções.

Em algumas sociedades, a exemplo do povo Sena de Moçambique, a escravidão também era uma estratégia de sobrevivência quando a fome e a seca se faziam desastrosas. A venda ou troca de um indivíduo da comunidade podia garantir a sobrevivência do grupo, inclusive de quem era escravizado. A troca de alguém por comida era uma forma de evitar a extinção do grupo. Certamente estamos falando de um recurso extremo, porque ser escravo naquelas sociedades tão fortemente estruturadas por laços de parentesco significava ser exilado, torna-se um estrangeiro, muitas vezes tendo que professar outra fé, se comunicar em outro idioma, estar alheio às suas tradições. Sentenciar alguém à escravidão era acima de tudo desenraizá-lo e desonrá-lo.

Desde que os árabes ocuparam o Egito e o norte da África, entre o fim do século VII e metade do século VIII, a escravidão doméstica, de pequena escala, passou a conviver com o comércio mais intenso de escravos. A escravidão africana foi transformada significativamente com a ofensiva dos muçulmanos. Os árabes organizaram e desenvolveram o tráfico de escravos como empreendimento comercial de grande escala na África. Não se tratava mais de alguns poucos cativos, mas de centenas deles a serem trocados e vendidos, tanto dentro da própria África quanto no mundo árabe e, posteriormente, no tráfico transatlântico para as Américas, inclusive para o Brasil.

A escravidão islâmica

Com a expansão islâmica a história da África ganhou novos rumos. Desde os fins do século VIII, os árabes, partindo da região do Golfo Pérsico e da Arábia, disseminaram o islamismo pela força da palavra, dos acordos comerciais e, principalmente, das armas. Eram as guerras santas, as *jihad*, destinadas a islamizar populações, converter líderes políticos e escravizar os “infiéis”, ou seja, quem se recusasse a professar a fé em Alá. Um dos primeiros povos a se converter ao islamismo, na África do Norte, foi o povo berbere. As cáfilas, como ficaram conhecidas as grandes caravanas que percorriam o Saara, eram formadas principalmente por berberes islamizados. Foi assim, seguindo a trilha desses comerciantes, que o islamismo ganhou adeptos na região sudanesa, na savana africana ao sul do deserto do Saara.

A adoção do camelo como principal meio de transporte foi decisiva na expansão do islamismo na África, porque possibilitou aos berberes percorrer grandes distâncias e suportar as duras condições da vida no deserto. As caravanas pareciam cidades em marcha. Guias, soldados, mercadores e centenas de camelos e escravos percorriam as trilhas à mercê da pouca água disponível nos poços, do clima ameno dos oásis e da resistência dos animais.

Transitar no deserto era, além de exaustivo, uma peripécia perigosa: corria-se o risco de enfrentar tempestades de areia, de se perder entre dunas ou de sofrer ataques de assaltantes. Eram longas viagens por rotas que, no século IX, ligavam Marrocos, Argélia, Líbia, Tunísia e o Egito às margens dos rios Senegal e Níger, ao sul da Mauritânia e ao lago Chade. Já na metade daquele século os escravos eram os principais produtos dos caravanheiros do Saara, que por ali transportaram cerca de 300 mil pessoas.

As cáfilas rumavam do Norte da África para as savanas sudanesas carregadas de espadas, tecidos, cavalos, cobre, contas de vidro e pedra, conchas, perfumes e, principalmente, sal. No retorno, depois de meses, traziam ouro, peles, marfim e, cada vez mais, escravos. Calcula-se que, entre 650 e 1800, esse tráfico transaariano de escravos vitimou cerca de 7 milhões de pessoas, sendo que 20 por cento delas morreram no deserto.

Um terço do território do continente africano é ocupado pelo deserto do Saara. São 8,6 milhões de km². O Saara estende-se do litoral atlântico da África ao Mar Vermelho. Nessa parte árida, porém, se localiza uma das regiões mais férteis do globo: a faixa de terra banhada pelo rio Nilo.



Rotas comerciais através do deserto de Saara.

Durante a viagem, os caravaneiros muçulmanos acampavam nas fronteiras das cidades ou aldeias sudanesas e não deixavam de cumprir os seus rituais religiosos. Rezavam cinco vezes ao dia, mas também adivinhavam chuva, confeccionavam amuletos, previam o futuro, administravam remédios aos doentes locais e, é claro, faziam negócios. Tudo sempre de acordo com os preceitos islâmicos. Nessa interação, o Islã dos mercadores ia encontrando ora uma maior receptividade, ora a firme resistência das populações sudanesas adeptas de crenças tradicionais. Em muitos lugares a fé em Alá e o culto aos ancestrais conviveram, noutros a conversão ficou restrita ao soberano e à aristocracia, enquanto as pessoas comuns continuavam a professar as crenças herdadas dos antepassados. Mas também se viu a conversão de populações inteiras, fosse para escapar do risco do cativo, já que apenas os infiéis podiam ser escravizados, fosse por sincera convicção religiosa.

O Corão não condenava o cativo. Para os seguidores do profeta Maomé, a escravização era uma espécie de missão religiosa. O infiel, ao ser escravizado, “ganhava” a oportunidade da conversão e, depois de devidamente instruído nos preceitos islâmicos, tinha direito a voltar a ser livre. Entretanto, não bastava se converter para ter direito a alforria. Havia razões bem mais comerciais e bem menos altruístas a justificar o crescimento do número de escravos no mundo muçulmano. Primeiro, porque uma vez escravizado o indivíduo nem sempre dispunha de tempo e condições para ser educado de acordo com as leis islâmicas, e segundo, porque o trabalhador escravo era fundamental para a viabilidade do comércio dos mercadores muçulmanos.

A intensificação do comércio de longa distância exigia o aumento do número de cativos. Além de produto de troca, o escravo era o carregador nas exaustivas viagens. Estava a seu encargo o transporte das barras de sal, dos fardos de tecidos, dos cestos de tâmaras, das armas, dos objetos de cobre. Na outra ponta das rotas comerciais a procura por escravos só aumentava. Quanto mais escravos eram capturados outros tantos eram necessários para preencher várias ocupações no mundo árabe. Podiam ser concubinas, agricultores, artesãos, funcionários encarregados da burocracia, domésticas, tecelões, ceramistas. Mas era principalmen-

te como soldados que os cativos passavam a ser indispensáveis. A conquista de territórios e o domínio de líderes locais dispostos a interpretar à sua maneira a lei islâmica, requeriam mais e mais soldados. Assim, à medida que aumentavam os territórios submetidos aos muçulmanos, crescia a necessidade de controlá-los, bem como de realizar novas conquistas.

Todo o mundo árabe foi se revelando um bom mercado para os cativos trazidos não só da África, mas também da Índia, China, Sudeste da Ásia e Europa Ocidental. Viam-se, por isso, pessoas capturadas em diversos lugares nos mercados de escravos do mundo muçulmano. Mas foi a África negra quem mais abasteceu os mercados de escravos, principalmente depois da ocupação do Egito e do Norte da África pelos árabes. Ainda no século IX, o califado de Bagdá chegou a contar com 45 mil escravos negros trazidos pelos comerciantes berberes. A partir do século X, o número de escravos provenientes da África subsaariana excedia em muito o de turcos e eslavos. E essa tendência só se acentuou ao longo do tempo, tanto que no século XVIII aproximadamente 715 mil pessoas foram capturadas na África negra e escravizadas no Egito, Líbia, Tunísia, Argélia e Marrocos. Esse tráfico voraz de gente de cor preta explica a presença de negros nas populações árabes.

Desse modo, a escravidão doméstica africana foi dando lugar à escravização em larga escala. A partir do século XV, com a presença europeia na costa da África, esse processo ganhou dimensão intercontinental e fez da África a principal região exportadora de mão-de-obra do mundo moderno. Todas as grandes nações europeias de então se envolveram no tráfico e disputaram acirradamente sua fatia nesse lucrativo negócio. Holandeses, franceses, ingleses, espanhóis e, principalmente, portugueses lançaram-se na conquista dos mercados africanos.

A escravidão cristã

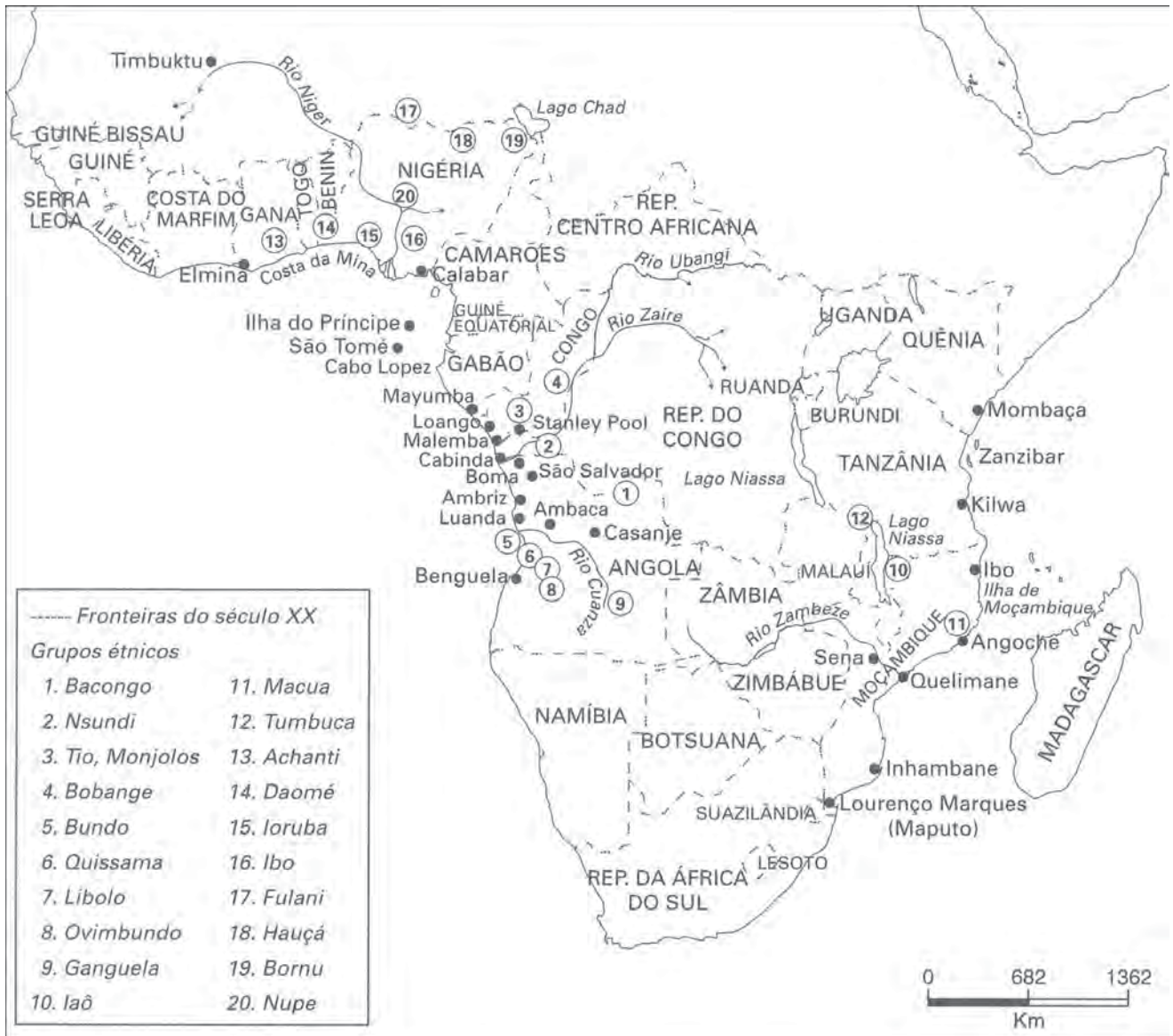
A procura por especiarias e ouro guiava os navegadores portugueses. Das riquezas africanas eles tinham notícias desde 1415, quando conquistaram Ceuta, importante centro comercial no extremo

norte da África. Contava-se que no interior do continente havia cidades de ouro e rios que transbordavam pedras preciosas. Desde então, os barcos lusitanos tomaram a direção dos ventos que pudessem levá-los à costa africana, onde chegaram em meados do século XV.

E foi grande o assombro dos africanos que viviam em Arguim — região do atual Senegal ao sul do Cabo Branco —, ao notarem que barcos enormes e estranhos se aproximavam da costa. Embora já estivessem acostumados com a presença estrangeira dos árabes, a visão dos europeus e de embarcação tão grande deve ter-lhes causado estranheza. Havia homens brancos na África, mas não como aqueles; existiam grandes barcos usados para o transporte de pessoas e mercadorias, mas nenhum com as dimensões das caravelas.

Os portugueses, desde que principiaram as grandes navegações, compreenderam a importância de ter intérpretes na tripulação. Os tripulantes mauritanos, os marujos mouros, malaios e indianos eram tão necessários numa viagem quanto os conhecedores da direção dos ventos, das correntes marinhas, da posição das estrelas e do litoral africano. É certo que os primeiros encontros entre portugueses e africanos não foram amistosos. Flechas envenenadas de um lado e mosquetes de outro fizeram algumas baixas, entretanto, coube aos tradutores dos portugueses estabelecer contatos amistosos com a gente da terra. E, ali, nas proximidades do rio Senegal tratava-se de gente e terras que faziam parte do império jalofa.

Logo, os europeus mostraram interesse em conseguir ouro, já os reis jalofos queriam os produtos que costumavam adquirir com os caravaneiros do deserto: armas, tecidos, manufaturas do Marrocos e do Egito, contas de vidro de Veneza e, sobretudo, bons cavalos já equipados para a montaria, fundamentais para vencer guerras e ostentar poder e riqueza. Os portugueses não conseguiram o ouro tão desejado, mas zarparam abastecidos de escravos, como faziam os mercadores do Saara. Realizados os primeiros negócios, a curiosidade acerca do destino dos cativos embarcados tomou conta dos africanos.



As principais regiões africanas envolvidas no tráfico transatlântico de escravos

Já sabemos que o comércio de escravos na África existia antes da chegada dos europeus. Ali mesmo nas proximidades do rio Senegal, os reis jalofos há muito participavam do comércio transaariano fornecendo escravos, ouro, malagueta, plumas e peles de animais. Mas então as coisas mudaram de rumo. O embarque dos cativos, naquele barco assombrosamente grande, trouxe inquietação aos africanos. Havia, por exemplo, uma crença entre os africanos de que os europeus eram ferozes canibais, capazes de devorar a carne negra e guardar o sangue para tingir tecidos ou preparar vinho.

Desconfiados de que os europeus podiam prejudicar seus negócios, nada lhes foi facilitado. Nenhum chefe político franqueou-lhes o acesso às zonas auríferas no interior da África, nem os comerciantes os introduziram nas rotas transaarianas. Mas os europeus persistiram. Arguim foi escolhida para servir de entreposto comercial. Lá, construíram a primeira feitoria portuguesa fortificada na África em 1445, para onde pretendiam desviar o comércio transaariano.

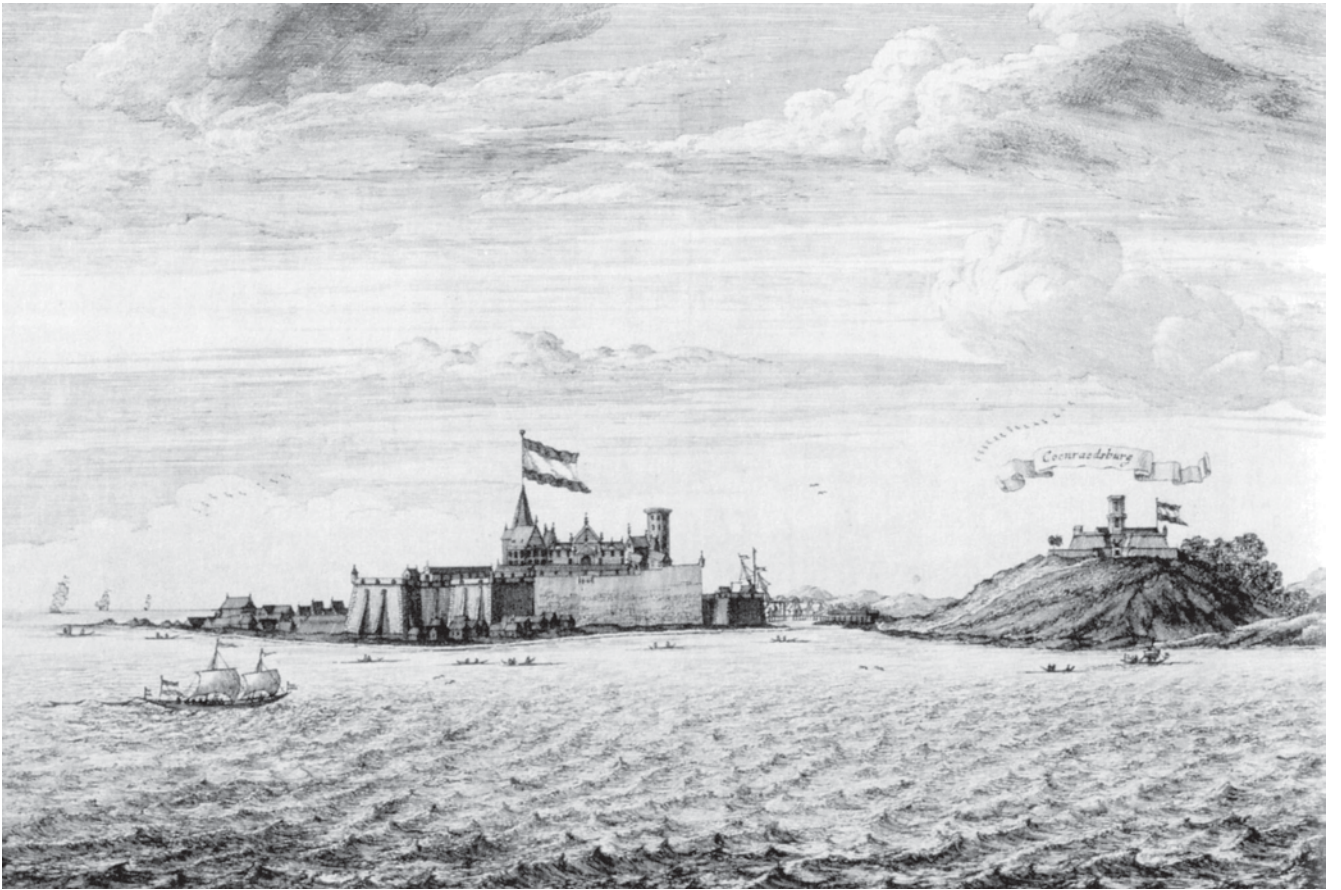
A persistência portuguesa foi bem recompensada. Aos poucos, foram sendo vencidas desconfianças, combinados preços satisfatórios, e foram crescendo os negócios com os africanos que viviam nas proximidades do rio Gâmbia, gente do poderoso Império do Mali. Tanto que, por volta de 1460, tinham com eles boas relações comerciais. Mas o principal objetivo dos portugueses, que era se apropriar do comércio transaariano, ainda não havia sido alcançado. Tão pouco tiveram acesso às minas de ouro, como sonhavam.

Mali e Songai

No século XVI dois grandiosos impérios rivalizavam no Norte da África ocidental, Mali e o Songai. O império Mali reunia, já no século XIII, vários povos que deviam obediência e tributos ao mansa, também conhecido como makinke (senhor da terra e da chuva) dos mandingas. O domínio mali se estendia do deserto à savana africana, e do litoral atlântico ao interior do continente o que lhe garantia controlar a extração de ouro e os portos caravaneiros. Com a decadência do império Mali dos mandingas, o Songai foi se estruturando como o último grande Estado mercantil do Sudão ocidental. Assim como os mandingas, os songais consolidaram seu poder estreitando os vínculos com o centro religioso muçulmano, Meca. A estrutura administrativa do reino de Songai era bastante complexa: o território era dividido em quatro vice-reinos, havia um sistema regular de arrecadação de impostos, prevalecia o sistema de pesos e medidas árabe e um exército que chegou a contar com cerca de cinqüenta mil escravos. O sucesso do comércio dos portugueses no litoral contribuiu para a decadência do império songai, mais voltado para o comércio transaariano.

A Costa do Ouro

Ao longo dos séculos XVI e XVII, novas perspectivas de negócios surgiram para os portugueses com o comércio de cabotagem realizado entre portos não muito distantes, na região conhecida como Costa do Ouro. Para que mercadorias valiosas, como noz de cola (semente com propriedades medicinais, que mastigada refresca a boca, reduz o cansaço, a fome e a sede), obtivessem bons preços era preciso percorrer longas distâncias. Entre o produtor e



Castelo de São Jorge da Mina

o consumidor final havia uma série de intermediários, o que encarecia os produtos, embora garantisse a vitalidade do comércio interno africano. Os portugueses se deram conta do funcionamento dessa rede e do valor do escravo como moeda de troca. Passaram então a comprar africanos para vender a outros africanos, beneficiando-se da velocidade das caravelas no transporte ao longo da costa.

Ao sucesso comercial dos portugueses passou a corresponder o infortúnio do continente africano. No litoral, a venda de escravos passou a determinar a prosperidade e a força militar de uns e a miséria de outros grupos africanos. O comércio com os europeus reforçou o poder de chefes dispostos a guerrear contra povos inimigos com o único intuito de fazê-los cativos. A presença portuguesa redimensionou a vida de populações litorâneas que, até então, não tinham poder econômico e político significativo e que passaram a ter na captura de cativos uma atividade corriqueira, sistemática. A guerra produzia o cativo e o comércio distribuía o escravo. O leitor deve estar lembrado que antes dessa investida comercial lusitana os grandes negócios da economia africana aconteciam no interior e no norte da África, dependiam da resistência dos camelos e da habilidade dos caravanheiros do Saara.

Para os portugueses, com a prosperidade dos negócios, era urgente o estabelecimento de mais feitorias no litoral africano, fortalezas muradas e protegidas com canhões que desencorajassem a aproximação de outros europeus e abrigassem mercadorias, inclusive escravos. O castelo de São Jorge da Mina foi a mais importante delas. Em 1482, onde hoje é a República de Gana, foi erguida a sólida construção feita de pedra e cal, do mesmo modo que as edificações européias. A imponência do forte deixava evidente que os portugueses tinham planos ambiciosos, que pretendiam permanecer por muito tempo na região, e os fantes (ou fantis) e acãs (ou akans) — moradores locais —, temerosos, tentaram inviabilizar ou pelo menos adiar a construção. Dificultaram a concessão da terra, cobraram altos tributos, restringiram o acesso a água potável e, ainda, atacaram os homens ocupados com a obra.

Apesar dos contratemplos, ao final de oito anos a fortaleza estava pronta, tendo dois fossos, altas torres e potentes canhões

prontos para atacar invasores e abrigar com segurança até mil cativos. Mas a fortaleza não se mostrou tão segura. Em 1637, a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais a tomou de assalto, visando controlar o comércio negreiro da região para abastecer Pernambuco, sob o seu domínio desde 1630. Naquela época, a economia pernambucana, baseada nos engenhos de açúcar, era grande consumidora de escravos africanos.

Enquanto dominaram o castelo, os portugueses atraíram para a vizinhança outros astutos negociantes, os mandingas, que compravam dos lusitanos escravos e tudo mais que pudessem revender aos caravaneiros do deserto. Formava-se, assim, uma rede comercial que incluía os portugueses, mas também ampliava os lucros dos comerciantes africanos. Por outro lado, a fortaleza facilitava o deslocamento dos moradores do forte ao longo do litoral, através da navegação de cabotagem, o que propiciava a negociação direta com os reinos mais ao sul.

Os europeus levavam sal para uns, arroz, tecidos de lã e panos de algodão para outros e, em contrapartida, recebiam ouro e escravos, que, por sua vez, eram trocados por outros produtos, a exemplo da pimenta. Estima-se que, entre 1500 e 1535, os portugueses levaram para o castelo de São Jorge entre dez e doze mil escravos. Muitos deles foram entregues pelos mandingas, e muitos outros adquiridos no Golfo do Benim, onde as caravelas portuguesas passaram a navegar com mais frequência a partir do final do século XV. Em 1479, por exemplo, numa só viagem quatrocentos cativos vindo do Golfo do Benim foram trocados por ouro no castelo de São Jorge.

A Costa dos Escravos

Antes de os portugueses começarem a comercializar no Golfo do Benim não havia grandes reinos africanos em regiões florestais. A exuberante floresta tropical dificultava a penetração comercial nessas terras. O reino do Benim foi uma exceção. Nos últimos anos do século XV, uma expedição portuguesa foi à capital do reino e lá se deparou com uma grande cidade com ruas largas e compridas e muitas casas. Mas, não há dúvidas de que a expansão

desse reino foi acelerada com a sua incorporação ao comércio negreiro nos séculos XVI e XVII.

No Benim o controle comercial era do rei que comprava e vendia sal, peixe seco, noz de cola, couros, tecidos e cobre. Cientes de que o monopólio sobre o comércio garantia ao rei do Benim uma considerável força política, os portugueses tentaram convertê-lo ao catolicismo. Era uma forma de aproximar aquele reino africano do lusitano. Mas, ao rei do Benim não interessava ter compromissos exclusivamente com Portugal, já que outros europeus também cobijavam integrar-se ao esquema comercial do lugar. Franceses, ingleses e holandeses também lhes propuseram acordos mercantis. A atitude do rei do Benim deixa claro que os termos desses acordos comerciais não dependiam apenas da habilidade dos europeus, também estavam a mercê dos interesses dos diferentes povos africanos.

Por isso, não se pode entender a prosperidade do tráfico de escravos sem levar em consideração a combinação de interesses entre europeus e africanos. É bem verdade que as nações européias tentaram manter o controle sobre as regiões produtoras de escravos, mas o tráfico africano era um negócio complexo e envolvia a participação e cooperação de uma cadeia extensa de participantes especializados, que incluía chefes políticos, grandes e pequenos comerciantes africanos. Há estimativas de que 75 por cento das pessoas vendidas nas Américas foram vítimas de guerras entre povos africanos.

A avidez por escravos reorganizou de tal maneira o mapa político africano que alguns reinos experimentaram o apogeu nos séculos XVII e XVIII graças ao tráfico negreiro. Foi o caso dos reinos de Daomé, Sadra, Achanti e Oió. Até o século XVI, Oió era apenas uma cidade-estado iorubana que tinha na agricultura e na tecelagem as suas principais atividades. Dedicava-se especialmente à fabricação de tecidos, os famosos panos-da-costa que viriam a ser tão apreciados pelos negros na Bahia. Mas as atividades agrícolas e artesanais perderam importância diante do tráfico. No final do século XVI, as cidades iorubanas participavam tão ativamente desse comércio que a região do golfo de Benim passou a ser conhecida como Costa dos Escravos.

Formou-se ali um mercado bastante competitivo. Entre os vendedores de escravos, principalmente os iorubás e daomeanos

Por falarem variações do mesmo idioma, adorarem a alguns deuses em comum, compartilharem a mesma origem mítica e ocuparem o mesmo território (entre o sudoeste da Nigéria e o sudeste da república de Benim) vários reinos, a exemplo de Queto, Egba, Oió e Ijexá, passaram a ser denominados pelos missionários europeus de iorubás. Até o século XIX, o termo só se referia ao povo de Oió. Oió subjugou vários outros reinos iorubanos, além de vizinhos como o Daomé, Nupe e Borgu. O poderoso reino de Oió entrou em colapso a partir do final do século XVIII, devido a conflitos internos e externos. A sua capital foi parcialmente destruída e abandonada por volta de 1830.



Esculturas em bronze do Benim

competiam pelas mercadorias européias. Entre os compradores, a concorrência não era menos acirrada. Nos portos da Costa dos Escravos, ingleses, holandeses, franceses, portugueses e brasileiros abarrotavam os navios de gente destinada a ser “exportada” para as Américas. De fato, nenhuma grande nação européia ficou fora deste que era o negócio internacional mais rentável da época. Os africanos escravizados, moradores de pequenas aldeias cada vez mais distantes do litoral, eram vítimas de assaltos e guerras.

Presas pelo pescoço umas às outras, essas pessoas eram levadas para os mercados onde aguardavam os compradores, às vezes por meses. Eram então trocadas, no século XVIII, principalmente pelo fumo de rolo produzido na Bahia, produto muito procurado naquela região e que garantia a primazia dos brasileiros. Mas o sucesso comercial não impediu que o reino iorubá corresse risco. Com a expansão do reino vizinho, o Daomé, vários territórios subordinados a Oió passaram a ser saqueados e a ter os seus habitantes escravizados. Desse modo, de implacáveis caçadores de escravos, os iorubás foram transformados eles mesmos em cativos, principalmente a partir do final do século XVIII.

O reino do Daomé foi fortemente centralizado e se desenvolveu a partir de 1700 com o próprio tráfico atlântico. Como era imprescindível a um reino tão intimamente dependente do comércio de escravos, ali se concentrava um poderoso exército armado de mosquetes, encarregado de ampliar as fronteiras e capturar escravos, inclusive, no final do século XVIII, entre as populações sob o domínio do reino de Oió. O tráfico era tão fundamental para o reino de Daomé que em 1750, 1795 e 1805 foram enviados embaixadores daomeanos à Bahia com a incumbência de firmar acordos de monopólio comercial para o envio de cativos. Como veremos no próximo capítulo, os negócios entre as elites do Daomé e os proprietários baianos garantiram a regularidade do tráfico de escravos para o Brasil. Nesta mesma época, os portugueses já negociavam com os povos da África centro-ocidental, e com eles estabeleceram vínculos políticos e religiosos mais estreitos e negócios bem lucrativos, como veremos a seguir.

Kongo – Angola

Era 1483, quando o navegador Diogo Cão, procurando conhecer melhor a costa africana, chegou à foz do rio Zaire, onde estava estabelecido o poderoso reino do Kongo. Rapidamente se espalhou entre os habitantes locais a notícia de que barcos enormes, que mais pareciam pássaros gigantes, estavam nas proximidades do reino. A novidade vinda do mar trouxe inquietação. Na região do Kongo-Angola pensava-se que os europeus vinham de outro mundo, que eram seres sobrenaturais. Acreditava-se que entre o mundo dos vivos e dos mortos havia uma linha divisória, a Calunga. Daí que quando alguém morria o seu espírito atravessava a fronteira entre a vida e a morte navegando numa zona transitória que seria o oceano. Para eles, os homens brancos que desembarcaram com Diogo Cão podiam ser espíritos de antepassados voltando para casa.

A recepção aos portugueses foi calorosa. O mani-sônio (ou mani Nsoyo), governante da província litorânea do reino, os acolheu festivamente. Os navegantes também se mostraram entusiasmados e curiosos. Queriam conhecer o rei, para quem traziam presentes. Com tal fim foram enviados alguns mensageiros à cidade real, Mbanza Kongo. O rei, o manicongo, deve ter ficado bastante surpreendido com a presença daqueles brancos que diziam ter cruzado o oceano. Talvez por isso, ao invés de mandá-los de volta a seus navios, os manteve em seu palácio.

Assim, os mensageiros tiveram a oportunidade de saber que o reino do Kongo era uma estrutura político-administrativa bem complexa e centralizada. A autoridade máxima era o manicongo, escolhido por um conselho de nobres que ocupavam os cargos de secretários reais, administradores provinciais, coletores de impostos, juizes e oficiais militares. Já a economia estava assentada na atividade agrícola e pastoril, embora houvesse grandes mercados regionais para o comércio de sal e produtos de ferro, nos quais a moeda usada era um tipo de concha da região da ilha de Luanda, cuja coleta era monopólio real.

Ao perceber que os mensageiros enviados ao rei tardavam a voltar, Diogo Cão resolveu tomar quatro reféns e levá-los diante

do rei de Portugal, com a promessa de trazê-los de volta depois de algumas luas. Assim foi feito. Quando retornaram para o Kongo os quatro africanos estavam vestidos como europeus e falando português. Se os mensageiros que ficaram na cidade real do Kongo tinham muito para contar a Diogo Cão, não eram poucas as novidades que os raptados relataram ao manicongo. Haviam visto muitos outros barcos enormes, armas e riquezas que podiam assegurar o poderio de quem as possuísse.

Ambicioso, o manicongo Nzinga avaliou que era fundamental firmar acordos com aqueles viajantes e, em 1489, enviou numa das caravelas de Diogo Cão vários presentes e uma embaixada ao rei português, d. João II. O objetivo dos embaixadores era claro: solicitar autorização para que rapazes do reino africano pudessem ser educados na Europa, conseguir que padres católicos fossem enviados ao Kongo, assim como mestres no ofício da carpintaria, pedraria e agricultura. O rei português não tardou a atender aos pedidos. Uma aliança com outro soberano tão poderoso e disposto a se converter ao catolicismo parecia a oportunidade ideal para fincar os pés naquela região da África.

Por sua vez, o rei do Kongo visava apropriar-se dos conhecimentos, técnicas e até hábitos e costumes europeus que pudessem fortalecer ainda mais o seu reino. O manicongo, uma de suas esposas e um filho foram batizados numa igreja de pedra e cal que mandou erguer em 1491. Daquele dia em diante ao rei do Kongo foi dado o nome de d. João I, a sua mulher, Leonor, e ao seu filho, Afonso. É certo que houve quem se negasse a aderir ao catolicismo, dentre eles, um outro filho do rei, Mpanzu a Kitima, mas este foi vencido por Afonso na disputa pela sucessão do trono. Vitória facilitada pela ajuda militar portuguesa na forma de cavalos e armas.

Além de propagar o catolicismo, d. Afonso sempre se mostrava interessado em aproximar o Kongo de Portugal também por meio dos costumes, língua, ensino e conhecimento tecnológico. Contudo, ao fim de décadas de negociação, os portugueses não tinham honrado o compromisso de ensinar aos congueses como se construir grandes barcos a vela, tão pouco moinhos e veículos de roda. As novidades ficaram restritas ao



Captura de escravos na África, segundo imaginada por artista norteamericano.

cultivo do milho, da mandioca, batata-doce e amendoim vindos da América. Em contrapartida, além do auxílio militar, sempre que necessário d. Afonso contou com os portugueses para incrementar o comércio do cobre, trocado por mercadorias europeias que, por sua vez, eram repartidas entre os chefes de distritos do reino. Esses chefes faziam o mesmo com os líderes das aldeias, que por sua vez também dividiam com os cabeças de grupos familiares. Desse modo estava assegurada uma rede de lealdade capaz de sustentar o poder do rei, que governou entre 1506 e 1543.

Mas, aos poucos, o controle dos negócios foi escapando das mãos reais. Burlando a sua vigilância, administradores provinciais começaram a negociar com os portugueses sem qualquer intermediação. Ironicamente, quanto mais as elites do Kongo desejavam os produtos europeus, como queria d. Afonso, mais risco corria o seu reinado. Nas últimas décadas do século XVI, começava a ruir um dos mais estáveis reinados da África centro-ocidental. Já a demanda por produtos europeus crescia de tal modo que cobre e peles já não eram suficientes para saldar as dívidas com os comerciantes portugueses.

Até então a escravidão no Kongo era do tipo doméstico, embora nas cidades fosse comum que um número significativo de prisioneiros de guerra estivesse a serviço da nobreza. Mas, aos poucos, os cativos passaram a ser usados como meio de conversão da moeda local para a portuguesa, sem o intermédio da nobreza e do rei. No decorrer do século XVII, mais e mais escravos foram envolvidos nas transações entre chefes políticos e mercadores africanos com os portugueses, que os aceitavam de bom grado. Multiplicaram-se na região as guerras com o único fim de capturar mais pessoas a serem embarcadas nos navios portugueses.

Ao mesmo tempo, os portugueses intensificavam o comércio de escravos com Ndongo (Angola), vizinhos e vassallos do Kongo, sem a intermediação de d. Afonso. Eles imaginavam que encontrariam, naquelas terras, minas de prata. A pretensão colonialista já era evidente em 1575, quando as terras diante da ilha de Luanda foram consideradas uma capitania portuguesa. Logo os moradores do lugar entenderam que, ao construírem casas, igreja e fortificações, os portugueses visavam se fixar na região, e reagi-

ram. A cada investida portuguesa para o interior do continente correspondiam ataques de hábeis chefes políticos, a exemplo da rainha Jinga (ou Nzinga). No mais, ainda existiam outros inimigos bem poderosos: as febres, a escassez de comida, os insetos, a estiagem e a frustração diante da inexistência de prata e ouro nas proximidades.

Os portugueses concluiriam, então, que a empreitada conquistadora não valia a pena e resolveram concentrar suas forças no comércio de escravos, atividade que seguramente lhes rendia muito lucro e menos trabalho, pois eram os próprios moradores de Luanda que se lançavam à caça de cativos. Luanda rapidamente se tornou uma grande feira de comércio de gente. Angola, desde fins do século XVI até a primeira metade do século XVIII, foi o maior fornecedor de escravos para as Américas portuguesa e espanhola. Entre 1575 e 1591 foram embarcados da região de Angola mais de 52 mil africanos para o Brasil.

A África Oriental

A busca dos portugueses por riquezas e rotas comerciais fazia com que eles rondassem incessantemente toda a costa africana. Sem dúvida, foi na África ocidental que a presença portuguesa foi mais evidente. Mas eles também se aventuraram, no século XV, na costa africana banhada pelo oceano Índico, onde se impressionaram com a semelhança daqueles portos, ruas e casas com as que existiam em Portugal e Espanha. Eles se deslumbraram diante das construções com vários andares e terraços, que lhes eram tão familiares. No porto de Mombaça, o movimento incessante dos barcos transportando ouro, prata, pérolas, seda, vidros, especiarias os deixaria ainda mais fascinados.

Sofala, Moçambique, Zanzibar e outras cidades-estado estavam na fronteira do mundo islâmico. Eram cidades integradas às redes comerciais do oceano Índico, controladas pelos muçulmanos que, apesar do encantamento dos portugueses, não viam os recém-chegados com bons olhos. A presença de estranhos não era bem vinda, e disso os portugueses logo souberam, haja vista a hostilidade com que foram recebidos. Entretanto, no século XVI,

Jinga ou Nzinga Mbandi (1581-1663) foi a rainha que durante treze anos lutou contra os portugueses em Angola. Em 1621, a rainha Jinga de Mutamba, seguida por uma vistosa comitiva, propôs uma aliança aos portugueses. Em troca da paz aceitou certas condições, inclusive a conversão ao catolicismo. Ela foi batizada com o nome de Dona Ana de Souza, na igreja matriz de Luanda, em 1622, mas não aceitou pagar tributos como exigiam os lusitanos. No ano seguinte, empreendeu outra guerra contra os portugueses e mandou uma embaixada ao Papa Alexandre VII pedindo o reconhecimento do seu reino. Esquecendo o padroado, o papa enviou-lhe uma carta com orientações para que seu reino fosse cristão, junto com vários missionários capuchinhos italianos. Mas a rainha foi derrotada à frente de suas tropas, e suas duas irmãs, as princesas Cambe e Funge, foram levadas para Luanda e batizadas com os nomes de Bárbara e Engrácia. Quando, em 1641, os holandeses saíram do norte do Brasil e ocuparam Luanda, Jinga aliou-se a eles contra os portugueses. Mas em 1648, Salvador Correa de Sá retomou Luanda dos holandeses, com uma armada saída do Rio de Janeiro. A rainha Jinga morreu em 17 de dezembro de 1663, quando teria cerca de 80 anos. A memória dos cortejos e lutas das suas tropas continua presente nos congados brasileiros.

algumas dezenas de portugueses já haviam se embrenhado no interior da região combatendo os mouros, resistindo a doenças, negociando com os reis africanos, pregando a fé cristã e instalando feitorias, onde era considerável o número de escravos empregados na lavoura e na criação de animais.

Mas era o ouro, a prata e o marfim que mais os incentivavam a permanecer num território dominado por muçulmanos. Foram muitos os embates entre portugueses e mouros pelo controle dos principais centros comerciais — Quiloa, Mombaça, Massapa, Melinde e Moçambique. Essas disputas desestabilizaram redes comerciais milenares. A cobrança de tributos, os saques, incêndios e as rebeliões contra os lusitanos, além das investidas dos holandeses e ingleses, ameaçavam a prosperidade da atividade mercantil.

Os portugueses tentaram manter a hegemonia na região construindo fortificações. Ergueram uma na ilha de Moçambique, que era a capital dos estabelecimentos portugueses na África Oriental, e em 1593 foi edificada em Mombaça a maior delas, a fortaleza de Jesus. Esta fortaleza sofreu ataques de grupos muçulmanos, foi cenário para revolta de escravos e abrigou aliados políticos, e embora tivesse sido mantida sob o controle dos portugueses, isto não lhes garantiu as riquezas que almejavam: ouro e prata em grande quantidade. Como se via na parte ocidental da África, foi com escravos que os aventureiros portugueses, holandeses e ingleses conseguiram acumular fortuna.

A saga dos africanos seguia seu curso: por um lado, eles buscavam integrar-se com lucro no circuito comercial atlântico, por outro, viviam a trágica experiência da escravização em massa. Não há dúvidas de que os comerciantes africanos eram os elos mais fracos nesse circuito, pois viviam permanentemente na dependência do grande traficante europeu ou brasileiro. Os negócios do tráfico movimentaram a economia numa dimensão global, mas as suas conseqüências foram brutais para as sociedades africanas.

Além dos incalculáveis sofrimentos causados pela separação forçada de indivíduos de suas comunidades e famílias, aquele comércio promoveu o esvaziamento demográfico de muitas regiões da África. Ao privar as comunidades de indivíduos adultos, o trá-

fico transplantava às Américas algo muito necessário na África: o trabalho do africano. No mais, a presença dos europeus no continente africano representou tanto a integração da África negra ao grande circuito comercial do Atlântico, quanto determinou os rumos das sociedades do Novo Mundo, que incluía a região que veio a se tornar o Brasil.

EXERCÍCIOS:

1. Comente a seguinte afirmativa: a escravidão doméstica consistia em aprisionar alguém para utilizar a sua força de trabalho na agricultura de pequena escala.
2. Analise de que maneira a expansão islâmica redimensionou a escravidão na África.
3. Comente as relações comerciais entre portugueses e africanos do reino do Kongo.

Bibliografia:

COSTA E SILVA, Alberto. *A manilha e o limbambo – a África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

REIS, João José. “Notas sobre a escravidão na África pré-colonial”. *Estudos Afro-asiáticos*, nº 14 (1987), pp. 5-21.

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

VAINFAS, Ronaldo e SOUZA, Marina de Mello e. “Catolização e poder no tempo do tráfico: o reino do Congo da conversão corada ao movimento Antoniano, séculos XV-XVIII”. *Tempo*, nº 6 (dez de 1998), pp. 95-118.