

MENTORIA PMPE

História de Pernambuco

O tráfico de escravos transatlântico

O tráfico de escravos transatlântico foi o maior deslocamento forçado de pessoas a longa distância ocorrido na história, tendo constituído, até meados do século XIX, o maior manancial demográfico para o repovoamento das Américas após o colapso da população ameríndia. Cumulativamente, até 1820, para cada europeu quase quatro africanos haviam atravessado o Atlântico, e, dadas as diferenças nos índices de gênero entre os fluxos de migrantes europeus e africanos, cerca de quatro em cada cinco mulheres que atravessaram o Atlântico vinham da África.

A partir do final do século XV, o oceano Atlântico, anteriormente uma enorme barreira que impedia a interação regular entre os povos que habitavam os quatro continentes banhados por ele, tornou-se uma via comercial que integrou as histórias da África, Europa e Américas pela primeira vez.

O comércio Atlântico de escravos foi um dos mais complexos negócios conhecidos e envolveu a maior migração transoceânica na história até aquele momento. Ao todo, embarcaram em navios negreiros mais de 12 milhões e meio de africanos e, com destino para o Brasil, foram mais de 5 milhões e meio de embarcados.

Esse tráfico movimentava entre outras atividades a indústria naval, o sistema financeiro e de crédito europeu, além da indústria armamentista francesa que era completamente dependente do comércio africano durante épocas de paz na Europa.

É evidente a importância de Recife como centro de tráfico de escravos. Recife foi o quinto maior centro organizado de tráfico transatlântico de escravos do mundo.

No período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856) desembarcaram 4.864.374 africanos no país e 853.833 africanos em Pernambuco.

No Brasil, 2.054.725 ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850 e em Pernambuco, 259.054 ou 30%, desembarcaram no mesmo período, uma média de 5 mil desembarcados por ano.

Comparativamente, nos séculos XVII e XVIII a média era de 2.500 e 3.300 ao ano, respectivamente.

O fato do volume de importação de escravos no século XIX ser bem mais expressivo que o volume de importação de escravos nos séculos anteriores em Pernambuco, sugere que as atividades econômicas na região estavam aquecidas.

Como os números acima indicam, a escravidão e o tráfico de escravos foram os sustentáculos desse processo.

Com o declínio da população ameríndia, a mão de obra trazida da África constituiu a base da exploração do ouro e dos recursos agrícolas dos setores de exportação das Américas, tendo o cultivo de açúcar absorvido mais de dois terços dos escravos transportados do outro lado do Atlântico pelas grandes potências europeias e euro-americanas.

Por vários séculos, os escravos foram a razão mais importante para o contato entre europeus e africanos.

Contudo qual a explicação para o fato da mão de obra escrava era majoritariamente de africanos

A resposta mais direta para essa pergunta é que a expansão europeia para as Américas se dirigiu principalmente para áreas tropicais e semitropicais. Vários produtos que ou eram desconhecidos dos europeus (como o fumo) ou atendiam a um público europeu reduzido antes da expansão

nas Américas (como ouro ou açúcar) agora podiam ser produzidos pelos europeus em abundância.

Mas embora os europeus pudessem controlar a produção de tais mercadorias exóticas, tornou-se evidente nos dois primeiros séculos após o contato colombiano que eles optaram por não fornecer a mão de obra que fazia tal produção possível.

O fluxo de imigrantes livres e servos temporários vindos da Europa nunca foi suficiente para atender às necessidades de trabalho das plantations em expansão. Os forçados e os prisioneiros — os únicos europeus que já haviam sido obrigados a migrar — também representavam um contingente muito reduzido.

A escravidão ou alguma forma de trabalho sob coação era a única opção possível para que os consumidores europeus pudessem ter acesso a mais produtos tropicais e metais preciosos. Mas por que os escravos eram sempre africanos? Uma possível resposta baseia-se nos diferentes valores das sociedades do mundo atlântico e, mais particularmente, no modo como os grupos de pessoas envolvidas na criação de uma comunidade transatlântica viam a si próprios em relação aos outros — em suma, como eles definiam a sua identidade. A tecnologia de navegação marítima dos europeus colocou-os em contato próximo e constantes com povos que diferiam mais deles, cultural e fisicamente, do que qualquer outro povo com o qual eles tinham interagido no milênio anterior. Inicialmente — excetuando-se, em parte, a Angola ocidental — os europeus não conseguiam controlar territórios nem na África nem na Ásia. Como os africanos tinham capacidade de resistir aos europeus, as plantations de açúcar foram estabelecidas nas Américas e não na África.

Mas se os africanos, com a ajuda de agentes patogênicos tropicais, eram capazes de resistir aos invasores potenciais, alguns deles estavam dispostos a vender escravos para os europeus utilizarem nas Américas. A dominação europeia dos ameríndios havia sido completa — aliás, do ponto de vista europeu, completa até demais. O impacto epidemiológico do Velho Mundo destruiu não só as sociedades nativas americanas como também toda uma fonte potencial de mão de obra.

Todas as sociedades humanas até o ano de 1900 tinham ao menos uma resposta pronta para a questão de quais grupos devem ser considerados elegíveis para a escravização, e elas não costumavam recrutar em massa membros de sua própria comunidade. A revolução na tecnologia de navegação deu aos europeus a capacidade de ter acesso contínuo a povos remotos, e a transportá-los contra a sua vontade por distâncias muito longas. Surpreendentemente, era muito mais barato obter escravos na Europa do que enviar um navio até uma costa africana que poderia estar infectada, desprovida de portos adequados e afastada das potências políticas, financeiras e militares europeias. O fato de esta possibilidade nunca ter sido levada a sério indica que os europeus eram incapazes de escravizar outros europeus. Fora o caso de uns poucos indivíduos socialmente desviantes, nem os africanos nem os europeus escravizavam membros de suas próprias sociedades, mas no início do período moderno os africanos tinham uma concepção de quem era elegível para a escravização que era um tanto mais estreita do que a dos europeus. Essa diferença explica a explosão do tráfico de escravos transatlântico. A escravidão, desaparecida há muito do noroeste da Europa, intensificou-se rapidamente, assumindo uma importância e intensidade inéditas na história da humanidade. A principal causa foi um descompasso entre as concepções africana e europeia a respeito da elegibilidade para a escravização, em cujas raízes encontram-se a cultura, as normas sociais, que não estão claramente ligadas à economia. Sem esse descompasso, não teria havido escravidão africana nas Américas. O tráfico de escravos foi, portanto, consequência de construções diferentes de identidade social e da tecnologia de navegação que colocou as sociedades atlânticas em contato súbito umas com as outras.

Portanto, o tráfico de escravos transatlântico cresceu a partir de uma forte demanda de mão de obra nas Américas, impulsionada pelos consumidores — inicialmente europeus — dos

produtos de plantations e metais preciosos. Como os ameríndios morriam em grande quantidade e era insuficiente o número de europeus dispostos a cruzar o Atlântico, a forma que essa demanda adquiriu foi moldada por concepções de identidade social em quatro continentes, o que garantiu que o trabalho escravo fosse constituído principalmente por escravos trazidos da África. Mas as perguntas centrais — quais povos da África foram para uma determinada região nas Américas, e que grupo de europeus ou de seus descendentes organizou um movimento como esse — não podem ser respondidas sem uma compreensão dos ventos e correntes marítimas do Atlântico Norte e do Atlântico Sul. Há dois sistemas de ventos e correntes marítimas nos Atlânticos Norte e Sul que são como rodas gigantes — um está ao norte do equador e gira no sentido horário; o outro, ao sul, gira no sentido anti-horário. A roda norte moldou em grande parte o tráfico de escravos do norte da Europa, e foi dominada pelo tráfico inglês. A roda sul moldou o enorme tráfico para o Brasil, que durante três séculos foi quase exclusivo dos maiores traficantes de escravos de todos, os portugueses. Apesar de arvorarem a bandeira portuguesa, os traficantes de escravos que navegavam pela roda sul administravam seus negócios em portos brasileiros, e não em Portugal. Os ventos e as correntes asseguraram, portanto, duas grandes rotas de escravos — a primeira com raízes na Europa, e a segunda no Brasil. Os ventos e as correntes também determinaram que os africanos transportados para o Brasil viessem predominantemente de Angola, enquanto o sudeste da África e o golfo do Benim desempenhavam papéis secundários; e que os africanos levados para a América do Norte, o Caribe incluído, viessem principalmente da África Ocidental, em sua maioria dos golfos de Biafra e Benim e da Costa do Ouro. Mas, assim como o Brasil cruzava a fronteira entre os sistemas traficando no golfo do Benim, ingleses, franceses e holandeses também trouxeram alguns escravos do norte de Angola para o Caribe.

Se a demanda por produtos cultivados por escravos, a identidade social e o meio ambiente atlântico constituíram os três fatores principais que moldaram o tráfico, a agência dos africanos representou a quarta grande influência, a qual, no entanto, tem recebido menos atenção dos historiadores.

Os comerciantes que vendiam escravos na costa para capitães de navios europeus — por exemplo, os comerciantes babilis do norte do Congo e os efiques do golfo de Biafra — e os grupos que os abasteciam de escravos, como o reino de Daomé, a organização dos aros e, mais ao sul, os imbangalas, todos tinham concepções estritas do que fazia um indivíduo ser elegível para a escravização.

Entre esses critérios estavam construções de gênero, definições de comportamentos criminosos e convenções sobre como lidar com prisioneiros de guerra.

A composição dos contingentes de escravos adquiridos na costa atlântica indica, pois, tanto o tipo de pessoas que os africanos estavam dispostos a vender quanto o tipo que os proprietários de plantations euro-americanos estavam dispostos a comprar.

Mas as vítimas do tráfico de escravos também tinham um grande impacto sobre o tráfico. É provável que cerca de uma a cada dez viagens negreiras tenha sido marcada por rebeliões importantes, e as tentativas de controlá-las aumentavam de tal modo os custos de uma expedição negreira que elas terminaram sendo bem menos numerosas do que teriam sido se não houvesse resistência.

Além disso, as embarcações que vinham de certas regiões da costa parecem ter sido mais propensas a insurreições de escravos do que as de outras regiões. As áreas propensas a rebelião — que compreendiam, de modo geral, a Alta Guiné (Senegâmbia, Serra Leoa e Costa do Barlavento) — foram justamente as regiões que tiveram a menor participação no tráfico de escravos.

Há, portanto, bons motivos para se inferir que os traficantes de escravos europeus evitavam esta parte da costa africana, exceto nos anos em que a demanda por escravos — e o preço deles — estavam particularmente elevados.

QUESTÕES

1) É correto dizer que o tráfico negreiro transatlântico contou, em grande parte, com a participação decisiva:

- a) dos nativos africanos que, voluntariamente, ofereciam-se ao processo de escravidão.
- b) dos poderosos reinos africanos, que já praticavam a escravidão há séculos.
- c) dos poderosos reinos pré-colombianos, que já haviam dado início à escravização de africanos antes mesmo do descobrimento da América.
- d) dos chineses, que também tinham interesse no uso da mão de obra escrava negra em suas plantações de soja.
- e) dos japoneses, que também tinham interesse no uso da mão de obra escrava negra em suas plantações de arroz.

2) (FATEC) Em 4 de setembro de 1850, foi sancionada no Brasil a Lei Eusébio de Queirós (ministro da Justiça), que abolia o tráfico negreiro em nosso país. Em decorrência dessa lei, o governo imperial brasileiro aprovou outra, "a Lei de Terras".

Dentre as alternativas a seguir, assinale a correta.

- a) A Lei de Terras facilitava a ocupação de propriedades pelos imigrantes que passaram a chegar ao Brasil.
- b) A Lei de Terras dificultou a posse das terras pelos imigrantes, mas facilitou aos negros libertos o acesso a elas.
- c) O governo imperial, temendo o controle das terras pelos coronéis, inspirou-se no "Act Homesteade" americano, para realizar uma distribuição de terras aos camponeses mais pobres.
- d) A Lei de Terras visava a aumentar o valor das terras e obrigar os imigrantes a vender sua força de trabalho para os cafeicultores.
- e) O objetivo do governo imperial, com esta lei, era proteger e regularizar a situação das dezenas de quilombos que existiam no Brasil.

3) Além da política que estimulava a imigração de europeus para o Brasil, um dos efeitos do fim do tráfico negreiro transatlântico foi:

- a) o início da negociação de escravos entre o Brasil e o Sul dos Estados Unidos.
- b) a intensificação da atividade da Ku Klux Klan em solo brasileiro.
- c) a intensificação do tráfico negreiro interprovincial em solo brasileiro.
- d) a intensificação do processo de alforria em massa dos escravos negros nascidos no Brasil.
- e) a ação de traficantes clandestinos (piratas) que vendiam os negros em um mercado paralelo.

4) (FUVEST) *Os indígenas foram também utilizados em determinados momentos, e sobretudo na fase inicial [da colonização do Brasil]; nem se podia colocar problema nenhum de maior ou melhor "aptidão" ao trabalho escravo (...). O que talvez tenha importado é a rarefação demográfica dos aborígenes, e as dificuldades de seu apresamento, transporte, etc. Mas na*

“preferência” pelo africano revela-se, mais uma vez, a engrenagem do sistema mercantilista de colonização; esta se processa num sistema de relações tendentes a promover a acumulação primitiva de capitais na metrópole; ora, o tráfico negreiro, isto é, o abastecimento das colônias com escravos, abria um novo e importante setor do comércio colonial, enquanto o apresamento dos indígenas era um negócio interno da colônia. Assim, os ganhos comerciais resultantes da preação dos aborígenes mantinham-se na colônia, com os colonos empenhados nesse “gênero de vida”; a acumulação gerada no comércio de africanos, entretanto, fluía para a metrópole; realizavam-na os mercadores metropolitanos, engajados no abastecimento dessa “mercadoria”. Esse talvez seja o segredo da melhor “adaptação” do negro à lavoura ... escravista. Paradoxalmente, é a partir do tráfico negreiro que se pode entender a escravidão africana colonial, e não o contrário.

(Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Hucitec, 1979. p; 105. Adaptado).

Nesse trecho, o autor afirma que, na América portuguesa:

- a) os escravos indígenas eram de mais fácil obtenção do que os de origem africana, e por isso a metrópole optou pelo uso dos primeiros, já que eram mais produtivos e mais rentáveis.
- b) os escravos africanos aceitavam melhor o trabalho duro dos canaviais do que os indígenas, o que justificava o empenho de comerciantes metropolitanos em gastar mais para a obtenção, na África, daqueles trabalhadores.
- c) o comércio negreiro só pôde prosperar porque alguns mercadores metropolitanos preocupavam-se com as condições de vida dos trabalhadores africanos, enquanto outros os consideravam uma “mercadoria”.
- d) a rentabilidade propiciada pelo emprego da mão de obra indígena contribuiu decisivamente para que, a partir de certo momento, também escravos africanos fossem empregados na lavoura, o que resultou em um lucrativo comércio de pessoas.
- e) o principal motivo da adoção da mão de obra de origem africana era o fato de que esta precisava ser transportada de outro continente, o que implicava a abertura de um rentável comércio para a metrópole, que se articulava perfeitamente às estruturas do sistema de colonização.

GABARITO

- 1) B; 2) D; 3) C; 4) E