

O TRÁFICO BRASILEIRO DE CATIVOS NA FOZ DO RIO CONGO 1780 A 1830: ENTRE VELHOS E NOVOS PARADIGMAS

THE BRAZILIAN TRADE OF CAPTIVES AT THE MOUTH OF THE CONGO RIVER FROM 1780 TO 1830: BETWEEN OLD AND NEW PARADIGMS

Frederico Antonio Ferreira¹

Endereço: Rodovia BR 465, Km 07, s/n - Zona Rural, Seropédica - RJ, CEP: 23890-000

E-mail: arquivistafred@gmail.com

Resumo: O artigo busca tratar sobre a intensificação do tráfico de mulheres e homens para o trabalho compulsório, empreendido por luso-brasileiros nas proximidades do estuário do rio Congo, entre 1780-1830 e procura ainda analisar como as mudanças econômicas e sociais advindas da Revolução Industrial interferiram nesta dinâmica. Utiliza-se os registros obtidos de embarcações de bandeira portuguesa e/ou brasileiras capturadas pela esquadra britânica e custodiados no Arquivo Histórico do Itamaraty. Neste mesmo período buscaremos analisar as cidades portuárias luso-brasileiras e africanas envolvidas e os principais produtos utilizados nestas negociações.

Palavras-chaves: Tráfico de escravos; Rio Congo; Império Luso-Brasileiro; Brasil Império.

Abstract: The article seeks to deal with the intensification of the trafficking of women and men to the compulsory labor undertaken by Luso-Brazilians near the Congo River estuary, between 1780-1830, and seeks to analyze how the economic and social changes resulting from the Industrial Revolution Have interfered in this dynamic. Records obtained from Portuguese and / or Brazilian flag vessels captured by the British fleet and guarded in the Historical Archive of the Itamaraty are used. During this same period, we will analyze the Portuguese-Brazilian and African port cities involved and the main products used in these negotiations.

Keywords: Trafficking of slaves; Congo River; Luso-Brazilian Empire; Brazil Empire.

1 - Doutorando em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) com tema relacionado à Política Externa Brasileira para a África no final do período monárquico (1870-1889).

Ao se tratar de tráfico de pessoas para servirem como força de trabalho nos últimos anos da América Portuguesa e posteriormente no Brasil Império, até a efetivação da proibição do tráfico em 1850, o grupo Congo-Angola ganhou importância nos índices gerais de entrada de cativos. No porto do Rio de Janeiro, entre os anos de 1811 a 1830, a entrada de tumbeiros¹ trazendo expatriados originados de regiões situadas na África Centro Atlântica representava cerca de 80% do total de aportados². Entre os anos 1817 e 1830 os cruzadores britânicos rondavam o Atlântico em busca de navios negreiros.

Este tráfico, que ocorria entre o fim do século XVIII e início do XIX, dava-se por meio do embarque de cativos em portos ao norte da possessão portuguesa de Luanda até as proximidades da foz do Congo ocorrendo em um ambiente político, econômico e social de intensa transformação: em meio a consolidação da Grã-Bretanha como grande potência econômica e marítima, pelo processo de emancipação das colônias ibéricas na América, passando pelas mudanças de produção e consumo suscitadas pela Revolução Industrial, todos estes fatores inseriam o comércio de almas em uma nova dinâmica³.

Assim, este artigo procura individualizar os elementos do comércio de força de trabalho escravo originário da África Centro Atlântica, mais especificamente das proximidades da foz do rio Congo – que a partir daqui chamaremos de Zaire – e contextualizá-lo dentro desta dinâmica de um mundo em transformação. Valendo-se de dados e informações levantados pela bibliografia já elaborada sobre o tema assim como dos subsídios disponíveis nos processos relativos à captura de embarcações luso-brasileiras acusadas de tráfico negreiro pela marinha britânica entre 1780 a 1830, será buscado elucidar as especificidades do tráfico de pessoas que ocorriam entre as cidades portuárias de Ambriz, Cabinda e Molembo. Com isso, se procurará analisá-las em separado do comércio que ocorria nas possessões portuguesas de Luanda, Benguela e entender sua dinâmica em um mundo atlântico em transformação.

Como os povos do África Centro-Occidental se tornaram os Congo-Angola

Ao mencionar o tráfico de escravos para o Brasil, logo se remete ao grande contingente, e a forte presença cultural e religiosa dos iorubás na Bahia, ou ainda nos grupos “Congo-angola” do Rio de Janeiro. Apesar dos muitos estudos que foram

1 Tumbeiro, o mesmo que navio negreiro. A denominação alude às condições em que eram transportados os africanos escravizados para as Américas. Resulta de adjetivação do substantivo “tumbeiro” – transportador de cadáveres, indivíduo responsável pela condução de mortos à tumba ou sepultura LOPES, Nei. Enciclopédia brasileira da Diáspora Africana. 4 ed. ver. atual. e ampl. São Paulo: Selo Negro, 2011.

2 FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, século XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

3 HOBBSAWM, Eric. Era das Revoluções: 1789 - 1848. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

realizados acerca dos povos africanos expatriados para o Brasil, o grupo “Congo-Angola” é muitas vezes entendido como um grupo único e homogêneo. A mesma visão generalista é identificada no processo que trouxe este grupo até às costas brasileiras. Representações de sua presença foram descritas por artistas como Jean-Baptiste Debret (1816-1830) ou mesmo Rugendas (1774-1852). Nestas obras, “congós” e “angolas” são representados como grupos distintos.

A unificação destes grupos em uma única denominação aparece pela primeira vez nos estudos antropológicos do Dr. Raimundo Nina Rodrigues e tiveram prosseguimento nas pesquisas do psiquiatra e antropólogo Arthur Ramos. Valendo-se dos registros de entrada das mulheres e homens expatriados que foram trazidos como escravos estes vinculam o grupo chamado de “congós” com os “angolas”, denominação que se tornará consensual por quase todo o século XX⁴.

Não é demais insistir que as fontes utilizadas por Nina Rodrigues e Arthur Ramos se relacionavam ao tráfico de escravos no Brasil e que esses registros consideram a região onde se localizava o porto de embarque das pessoas expatriadas para o trabalho escravo. Isto não levava em conta as áreas reais de origem daquelas pessoas nem seus grupos étnicos⁵. Contudo, essas referências podem nos servir de indicativo aproximado.

Na historiografia brasileira os grupos étnicos da África Centro Ocidental são pouco individualizados e o que se sabe sobre suas especificidades é insuficiente, assim como sua organização prévia ao contato com os europeus e os modos como esses influíram na cultura e na sociedade brasileira⁶. A tentativa de delimitar de maneira mais clara as subdivisões existentes neste grande grupo “Congo-Angola” e suas influências sobre a cultura e identidade nacionais é ainda uma tarefa em desenvolvimento.

A historiografia do tráfico de escravos luso-brasileiro no estuário do rio Zaire

Essa falta de especificação acerca das populações capturadas na vasta área genericamente chamada de “África Centro Ocidental”, ou “África Centro Atlântica” é marcante no debate historiográfico. A historiografia nacional e estrangeira sobre o tráfico de escravos advindos da região das proximidades do estuário do Zaire ainda adota a abordagem inaugurada por Nina Rodrigues e Artur Ramos e considera “Congo-Angola” como o mesmo grupo. O crescimento do fluxo de pessoas expatriadas para a escravidão advindas dos portos de Luanda e Benguela – possessões portuguesas – se confunde com aquelas advindas de áreas virtualmente fora deste domínio – como o que ocorria nas proximidades do estuário do rio Zaire.

4 RODRIGUES, Nina. Os africanos no Brasil. São Paulo, Companhia das Letras, [1933], 1977 p. 183 e RAMOS, Arthur. As culturas negras no novo mundo. 2. ed. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1946. p. 333-334.

5 LOPES, Nei. Enciclopédia brasileira da Diáspora Africana. 4. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Selo Negro, 2011.

6 Idem, *ibidem* p. 36

Quanto aos primeiros contatos entre portugueses e as populações dos antigos reinos do Congo e de Loango que habitavam as margens norte do rio há uma quantidade de obras acerca do período entre os séculos XV a XVII, muito maior do que da fase que vai do século XVIII ao XIX. Dentre as pesquisas acerca do tema merecem destaque as obras de Linda Heywood⁷, Jan Vansina⁸, Elikia M'Bokolo⁹, John Thornton¹⁰ e Charles Ralf Boxer¹¹. Em língua portuguesa, por sua vez, os trabalhos, Ilídio do Amaral¹², Patrício Cipriano Batisíkama¹³ e Luís Felipe de Alencastro¹⁴. Todas estas se voltam para a dinâmica das relações entre os europeus e os grupos dominantes das sociedades locais e como esse processo desencadeou o crescimento do comércio de mulheres e homens para a escravidão e os agudos conflitos entre portugueses e os povos do Centro-Oeste africano no século XVII.

Voltados para a dinâmica do século XIX e os efeitos que as mudanças políticas, econômicas e sociais derivadas das chamadas Revoluções Atlânticas impingiam sobre a expatriação de mulheres e homens em situação de escravidão, merecem a destaque

7 HEYWOOD, Linda M. *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2009.

8 VANSINA, Jan. "A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados". In: NIANE, Djibril Tamsir (Org.). *História Geral da África, IV: África do século XII ao XVI*. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010a, p. 623-654; VANSINA, Jan. "O Reino do Congo e seus vizinhos". In: OGOT, Bethwell Allan (Org.) *História Geral da África, V: África do século XVI ao XVIII*. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010b, p. 647-694.

9 M'BOKOLO, Elikia. *África negra: história e civilizações*. 2. Vol. Salvador: Edufba, 2008.

10 THORNTON, John K. *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition 1641-1718*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1983; THORNTON, John K. "The Art of War in Angola, 1575-1680. In: *Comparative Studies in Society and History*, 30 (2), 1988b; THORNTON, John K. "I Am the Subject of the King of Congo": African Political Ideology and the Haitian Revolution". In: *Journal of World History*, 4 (2), Honolulu: University of Hawaii Press, 1993, THORNTON, John K. *Warfare in Atlantic Africa*. Londres: University College of London Press, 1998a; THORNTON, John K. *The kongolese Saint Anthony Dona Beatriz Kimpa Vita and the Antonian Movement, 1648-1706*. Londres: Cambridge University Press, 1998b; THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus/Elsivier, 2004; THORNTON, John K. "Master or Dupe? The Reign of Pedro V of Kongo". In: *Portuguese Studies Review*. 19 (1-2), 2011, pp. 115-132;

11 BOXER, C. R. *Relações raciais no Império Colonial Português 1415-1825*. Porto: Afrontamento, 1988.

12 AMARAL, Ilídio do. "Relações externas congolezas na primeira década do século XVII, em tempos de D. Álvaro II: a Embaixada de D. Garcia Baptista e D. António Manuel". In: *Finisterra*. N. 32. V. 63. Lisboa, 1997, p. 115-131.

13 BATISÍKAMA, Patrício Cipriano. *O Reino do Kôngo e sua origem meridional*. Luanda: Editora Universidade, 2011.

14 ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

as obras de Leslie Bethell¹⁵, Manolo Florentino¹⁶, Susan Herlin¹⁷, Susan Broadhead¹⁸, Jelmer Vos¹⁹ e Paola Vargas Arana ²⁰ entre outros²¹.

Bethell se destaca ao reforçar a importância do tráfico de escravos da região do Congo-Angola, principalmente para o Rio de Janeiro no século XIX, porém é um dos primeiros a apresentar os portos de Cabinda e Ambriz e os vincular ao tráfico para o Brasil no século XIX²². Com o transporte de cativos pelo Atlântico posto na ilegalidade em 1850, situação esta agravada pela epidemia de cólera que dizimou elevados contingentes da população nas possessões portuguesas na África nesta mesma década, as regiões próximas à foz do Zaire se tornaram as principais fornecedoras de força de trabalho para o Império do Brasil²³.

Ainda se mantendo na premissa do grupo “Congo-Angola”, Florentino²⁴, postula que, após 1810, houve uma importante mudança na geografia do tráfico transatlântico. Porções ao norte de Luanda, até então secundárias no cômputo geral do tráfico, são inseridas com grande intensidade. Após a saída de holandeses, britânicos e franceses os luso-brasileiros garantiam sua hegemonia. Em outra publicação²⁵, o autor coloca o tráfico dos chamados “Congo-Angola” como extremamente representativos no período após 1790 e como a proibição do transporte de cativos pelo Atlântico Norte empurrou os traficantes baianos para as zonas próximas ao estuário do Zaire, área já utilizada pelos fluminenses. Assim como em sua obra de 2009, o autor retoma a ideia da mudança espacial das áreas de embarque e de desembarque. Esse crescimento exponencial de navios advindos desta área do continente africano fez com que a sua importância, antes secundária,

15 BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Brasília/DF: Senado Federal, 2002.

16 FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, século XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

17 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

18 BROADHEAD, Susan. Trade and politics on the Congo coast, 1770-1870. PhD thesis, Boston University Graduate School, 1971, p. 51

19 VOS, Jelmer. "Without the slave trade, no recruitment". From the slave trade to migrant recruitment in the Lower Congo, 1830-1890. In: LAWRENCE, Benjamin N. & ROBERTS, Richards (Eds.). Trafficking in slavery Wake: Law and the experience of women and children. Ohio: Ohio University Press, 2012.

20 ARANA, Paola Vargas. Causas, estrategias y respuestas africanas ante la caucheria anglo-belga en la cuenca del Río Congo in en: El paraíso del diablo Roger Casement y el informe del Putumayo, un siglo después (coord. Claudia Steiner Sampedro, Carlos Páramo Bonilla, Roberto Pineda Camacho), Ed. Uniandes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2014, pg. 195 - 230.

21 Sobre a participação brasileira nos últimos anos do tráfico na região da foz do rio Zaire e as consequências políticas e econômicas da presença brasileira na região ver também FERREIRA, Frederico Antonio. O Imperador e o Príncipe: a participação do governo imperial brasileiro na questão da crise dinástica no Reino do Congo. (1857 - 1860). 259 f. Dissertação (Mestrado em História). Programação de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. 2015.

22 BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Brasília/DF: Senado Federal, 2002.

23 Idem.

24 FLORENTINO, Manolo. Tráfico Atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c. 1790-c.1830. In: História: Questões & Debates, , n. 51, Curitiba: Editora UFPR, jul./dez. 2009. p. 69-119.

25 FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, século XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

alçasse – em conjunto com os advindos de Luanda e Benguela – o posto de primeiro fornecedor de força de trabalho escravo para o Império após 1816²⁶.

Merecem destaque as obras de Susan Herlin²⁷ e de Broadhead²⁸. Em ambos os casos é notória a ênfase na presença brasileira no comércio de almas vigente na região próxima ao estuário do Zaire do fim do século XVIII até a segunda metade do XIX. Os dois textos mostram o processo de migração do tráfico de escravos luso-brasileiro, antes concentrado no litoral entre Luanda e Benguela, para as proximidades da foz do rio Zaire. Secundarizando aspectos políticos da expansão colonial portuguesa, ela corrobora com os argumentos do autor português Jill Dias²⁹, no sentido de considerar a intrínseca relação entre as mudanças comerciais que ocorriam na região graças à presença dos traficantes brasileiros e à interferência dos produtos manufaturados e industrializados.

Para Jelmer Vos³⁰, a importância do tráfico luso-brasileiro e espanhol na região próxima à foz do Zaire era predominante. Com a eficaz ação militar e diplomática britânica no início do XIX quanto à proibição do tráfico ao norte do Equador, este foi praticamente extinto. Enquanto isso, cerca de milhões de pessoas foram levadas como escravas para o Império Brasileiro ou para a colônia espanhola de Cuba. A negociação de escravos tornou-se o domínio quase exclusivo dos comerciantes luso-brasileiros e espanhóis que operavam no Atlântico Sul, ainda que após 1850. Neste sentido, Vos endossa a presença dos negociantes brasileiros na região como já postulado por Herlin, Broadhead e Dias.

Diante disto, apesar da forte vinculação da historiografia brasileira no enfoque da atividade escravagista brasileira nas zonas controladas pelo Império Colonial Português na África Centro Ocidental – Luanda e Benguela – existem indícios de expansão desta atividade para regiões fora deste perímetro. Assim como o ocorrido nas possessões portuguesas, esta atuação ocasionava efeitos econômicos, sociais, culturais e mesmo políticos em áreas controladas pelas etnias Bacongo que habitavam os Reinos do Congo, Loango dentre outros.

26 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, século XVIII e XIX*. São Paulo. Companhia das Letras, 1997.

27 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery*. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

28 BROADHEAD, Susan. *Trade and politics on the Congo coast, 1770-1870*. PhD thesis, Boston University Graduate School, 1971, p. 51

29 DIAS, Jill. "Angola" in ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill (Coord.) *Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano*. Vol. X. Lisboa: Editorial Stampa Lda, , 1998, p. 319-556

30 VOS, Jelmer. "Without the slave trade, no recruitment". From the slave trade to migrant re- cruitment in the Lower Congo, 1830-1890. In: LAWRENCE, Benjamin N. & ROBERTS, Richards (Eds.). *Trafficking in slavery Wake: Law and the experience of women and children*. Ohio: Ohio University Press, 2012.

A construção econômica e política do sistema de tráfico nas proximidades da foz do Zaire (séculos XV-XVIII).

A integração desta vasta extensão territorial à economia Atlântica não é originada dos séculos XVIII e XIX. Ela remete à Era das Grandes Navegações entre o século XIV e XV, quando a expedição chefiada pelo navegador português Diogo Cão³¹ aporta no estuário do Zaire e estabelece os primeiros contatos com seus habitantes. Ao contrário das regiões da África Ocidental, geralmente muito bem delimitadas pela historiografia brasileira, as zonas ao norte e ao sul do estuário do rio Zaire são ainda pouco mencionadas nos estudos realizados no país. A região só ganha destaque nas últimas décadas do século XIX quando será alvo das disputas neocoloniais dos europeus que terá seu momento mais importante na Conferência de Berlim entre 1884 e 1885. Ao contrário da ideia de um vazio populacional pontilhado de pequenas povoações europeias aquela área era o berço de várias etnias politicamente organizadas a quem os portugueses, logo que tiveram contato os chamou de “Reinos”³².

Os portugueses, ao aportarem nas margens do Zaire por volta de 1482, encontram ali uma sociedade organizada, com cidades aparelhadas e poderes locais bem instituídos. Para além das autoridades locais havia lideranças supra regionais, munidas de exércitos e que impunham tributos a exigiam obediência – o que logo os portugueses passaram a tratar como “reis” na acepção europeia do termo³³. Esta nomeação será apropriada por vários destes líderes e acompanhará suas trajetórias praticamente até a imposição das novas fronteiras estabelecidas pelos estrangeiros após 1885.

Dentre os povos residentes na África Centro Ocidental, os que primeiro estabeleceram contato permanente com os europeus foram as populações da etnia Congo, habitantes da parte setentrional do Zaire e os Loangos, residentes ao norte. As origens exatas do chamado Reino do Congo são controversas. A região sul do rio Zaire próximo ao litoral, provavelmente, era habitada por diferentes grupos étnicos, genericamente denominados de bantos, e falantes da língua San.³⁴.

A organização política que tinha o mandatário de Mbanza Congo com primazia sobre os demais líderes locais, provavelmente, tem suas origens por

31 BOXER, C. R. *Relações raciais no Império Colonial Português 1415-1825*. Porto: Afrontamento, 1988.

32 HEYWOOD, Linda M. *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2009.

33 Idem.

34 BATISÍKAMA, Patrício Cipriano. *O Reino do Kôngo e sua origem meridional*. Luanda: Editora Universidade, 2011. A região ocupada pela etnia congo se estendia por zonas hoje ocupadas pela Namíbia, Botsuana e Angola com outros povos também bantos vindos do norte falantes do idioma Koi, que ainda pode ser encontrado com o termo Khoi-Khoi. BATISÍKAMA, Patrício Cipriano. *O Reino do Kôngo e sua origem meridional*. Luanda: Editora Universidade, 2011.

volta do século IX³⁵ e se estendia por áreas hoje ocupadas por Angola, República Democrática do Congo e República do Congo. Cidades portuárias como Ambriz e Mpinda eram controladas por líderes vinculados ao antigo Reino do Congo. As lideranças congolezas receberam bem os lusos no século XV e se mostraram bastante receptivas quanto às novas crenças trazidas pelos forasteiros assim como por sua tecnologia, especialmente as armas de fogo³⁶.

O Reino de Loango, por sua vez, não é mencionado nos relatos portugueses do século XV. As narrativas mais antigas acerca da organização política existente ao norte do Zaire de que se tem notícia foram registadas por visitantes holandeses na década de 1630. Tais descrições apresentam o reino como, originalmente, tributário do mandatário de Mbanza Congo, rompendo esse vínculo por volta de 1550³⁷.

Enquanto nas décadas seguintes os portugueses estabeleceriam suas possessões na parte da foz do Zaire (Luanda) a costa Loango passou a ser no século XVII e início do XVIII área de atuação de negociantes holandeses, excluídos após 1650 das costas ao sul da foz do rio Zaire pelas forças de vigilância governamentais luso-brasileiras e converteram antigos comércios de mercadorias ao longo da costa equatorial, ao norte, em fonte de escravos para as plantações de açúcar que estavam espalhadas por todas as ilhas do Caribe³⁸. Com o passar dos anos, a intensificação da presença portuguesa em Luanda e adjacências levou outros negociantes de escravos passassem a atuar também na região tais como franceses, britânicos e mesmo dinamarqueses³⁹.

Dentre as cidades portuárias envolvidas neste comércio destacam-se Loango, Molembo e Cabinda. O primeiro centro de comércio de cativos ao norte do Zaire foi Loango ainda no século XVII. Porém, depois de 1750 a cidade portuária perde espaço para Malemba (Molembo) ao sul. Esta era uma das principais cidades do Reino de Cacongo, unidade política ligada ao chamado Reino Loango⁴⁰. Já por volta de 1780 ganha destaque o porto de Cabinda⁴¹, que fato chama a atenção das autoridades coloniais portuguesas de Luanda e de Lisboa que procuram estabelecer, sem sucesso

35 VANSINA, Jan. "A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados". In: NIANE, Djibril Tamsir (Org.). *História Geral da África*, IV: África do século XII ao XVI. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010a, p. 623-654

36 PINTO, Françoise Latour da Veiga; CARREIRA, A. "Portuguese participation in the slave trade: opposing forces, trends of opinion within Portuguese society: effects on Portugal's socio-economic development". In: *The african slave trade from the fifteenth to the nineteenth century*. Vol. 02. UNESCO. Paris: 1979, pp. 119-147.

37 SHILLINGTON, Kevin. *Encyclopedia of African History*. [S.l.]: Routledge, 2013. 1912.

38 HEYWOOD, Linda M. *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2009.

39 VANSINA, Jan "O Reino do Congo e seus vizinhos". In: OGOT, Bethwell Allan (Org.) *História Geral da África*, V: África do século XVI ao XVIII. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010b, p. 647-694.

40 O Reino de Cacongo foi um pequeno reino situado na costa atlântica da região central de África, nos territórios das atuais República do Congo e o enclave angolano de Cabinda. Juntamente com os seus vizinhos a sul, Ngoyo e mesmo Loango, foi um importante centro político e comercial entre os séculos XVII e XIX. A sua população fala um dialeto do kikongo, e pertence a etnia bacongo. MARTIN, Phyllis M. *O comércio externo da Costa do Loango, 1576-1870: os efeitos da alteração das relações comerciais no VIII Reino de Loango*. Clarendon Press, 1972, p. 31

41 VANSINA, Jan "O Reino do Congo e seus vizinhos". In: OGOT, Bethwell Allan (Org.) *História Geral da África*, V: África do século XVI ao XVIII. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010b, p. 647-694.

na região. Esse fracasso abre caminho para a intensificação da presença de negociantes de outras nacionalidades na região, como os franceses⁴². Assim, percebe-se que o comércio negreiro na região era intenso e contava com a participação de agentes das mais diversas nacionalidades.

Essa transformação do comércio de produtos para o de pessoas também ocorrerá com os portugueses que ocupavam a África Centro Atlântica. A intensificação da produção de açúcar nas ilhas atlânticas e a colonização de suas terras na América, no século XVI, ocasionaram mudanças econômicas profundas em Portugal, o que gerou o aumento da demanda por uma quantidade cada vez maior de força de trabalho⁴³. Essa atividade tinha, neste primeiro momento, como principais agentes afro-lusitanos residentes no arquipélago de São Tomé e Príncipe que se lançavam sobre populações nas proximidades da foz do grande rio⁴⁴. Áreas politicamente controladas pelo Reino do Congo e de Loango.

Este comércio empreendido por europeus nesta faixa costeira durante os séculos XVII e XVIII teve consequências graves na dinâmica interna destas populações e foi determinante para a compreensão de sua participação no tráfico de escravos no século XIX. À medida que o comércio escravo na América se intensificava o valor de troca dos produtos locais até então de grande valia e que eram a base do comércio local – conchas zimbo (*Olivancillarianna*), tecidos de rafia e outros – perdem valor econômico e fazem com que esta zona costeira participe do comércio Atlântico, única e exclusivamente como fornecedores de força de trabalho⁴⁵. Com isso a existência de uma unidade política, com limites bem definidos, chefiado por um líder que exerce seu poder de modo homogêneo sobre um território diminuiu vigorosamente e os demais líderes regionais, endossados pelos traficantes de escravos e apoiadores das atividades, passaram a se apossar de muitas das funções práticas e simbólicas do poder central exercido pelo Reino do Congo⁴⁶.

Brasileiros, portugueses e britânicos na nova dinâmica do tráfico negreiro no início do século XIX

A dinâmica que estruturava o tráfico de escravos, contudo, sofreu alterações entre o século XVIII e XIX, quando houve o advento do abolicionismo. Este foi um

42 RODRIGUES, Jaime. "O tráfico de escravos e a experiência diplomática afro-lusobrasileira: transformações ante a presença da corte portuguesa no Rio de Janeiro". In: Revista Anos 90,15, (27). Programa de Pós-graduação em História da UFRGS, jul. 2008 p. 107-123.

43 PINTO, Françoise Latour da Veiga; CARREIRA, A. "Portuguese participation in the slave trade: opposing forces, trends of opinion within Portuguese society: effects on Portugal's socio-economic development". In: The african slave trade from the fifteenth to the nineteenth century. Vol. 02. UNESCO. Paris: 1979, pp. 119-147.

44 VANSINA, Jan. "A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados". In: NIANE, Djibril Tamsir (Org.). História Geral da África, IV: África do século XII ao XVI. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010a, p. 623-654

45 Idem.

46 BROADHEAD, Susan. Trade and politics on the Congo coast, 1770-1870. PhD thesis, Boston University Graduate School, 1971.

movimento político e ideológico surgido nas Ilhas Britânicas no fim do século XVIII e que tinha como principal objetivo o término da escravatura⁴⁷. Ao mesmo tempo ele era resultado do avivamento de movimentos religiosos que postulavam que a escravidão seria um pecado e resultado também das reações dos próprios indivíduos em situação de escravidão⁴⁸. Na medida em que o movimento abolicionista patrocinado pelo governo britânico ganha força, sua política externa passou a atuar por meios diplomáticos e militares de modo a inibir o comércio de alma.

No intuito de alcançar este objetivo o *Foreign Office* pressionava para que os estados europeus e seus impérios coloniais – demandantes principais dos fluxos de escravos expatriados da África – contivessem por meios institucionais e jurídicos este comércio⁴⁹. Através de negociações bilaterais, os britânicos conseguiram a abolição do tráfico por parte dos dinamarqueses em 1802 e dos Estados Unidos em 1807⁵⁰. A grande influência inglesa durante o Congresso de Viena de 1815 – somada ao desinteresse da Prússia, do Império Russo e Austríaco quanto ao tema – abriu caminho para que os britânicos conquistassem a anuência de holandeses e suecos em criminalizar o tráfico de escravos⁵¹. Apesar da forte oposição dos ministros portugueses, espanhóis e franceses, a representação britânica no evento ainda logrou que a ilegalidade do tráfico de escravos ao norte da linha do Equador fizesse parte do documento final do congresso⁵².

Para levar a cabo essas vitórias diplomáticas seria necessária uma ação eficaz no sentido de contenção da demanda por mão de obra escrava. Essencialmente deveria atuar junto aos principais consumidores da força de trabalho africana – os impérios coloniais ibéricos na América. A pressão recairia sobretudo sobre o Império Português alojado, naquele momento, na América. Na medida em que as forças militares britânicas lutavam na metrópole portuguesa contra as forças de invasão de Napoleão e protegiam o traslado da corte lusa para o Rio de Janeiro – isso sem contar a forte presença econômica – permitiu que o Governo de Londres forçasse a celebração de atos internacionais que vinculassem Portugal ao Movimento Abolicionista.

O Tratado de Aliança e Amizade entre Portugal e Inglaterra, assinado em 1810, tinha entre suas cláusulas a abolição gradual do comércio de almas no Império Português e sua delimitação aos limites de possessões portuguesas na

47 LOPES, Nei. Enciclopédia brasileira da Diáspora africana. 4. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Selo Negro, 2011.

48 Idem

49 DAGET, Serge. “A abolição do tráfico de escravos”. In: ADE AJAYI, J. F. (Ed.) História Geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília, Unesco, 2010, p. 77-104.

50 Idem.

51 Ibidem.

52 DIAS, Jill. “Angola” in ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill (Coord.) Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano. Vol. X. Editorial Stampa Lda, Lisboa, 1998, p. 319-556.

África.⁵³ Já em 1817 os dois países assinam uma Convenção Adicional ao documento final do Congresso de Viena, onde os britânicos adquirem o direito de inspecionar embarcações portuguesas suspeitas e ainda permitia a criação de Tribunais Mistos para combater o tráfico⁵⁴.

Considerando que o tráfico era um sistema econômico, político e social vasto e complexo, que envolvia diversos elementos em diferentes pontos do mundo atlântico, iniciativas que visassem inibir o fluxo comercial de pessoas em situação de escravidão afetaram tanto atividades comerciais quanto influenciaram movimentos políticos em várias partes do globo. Nesse sentido, fornecedores tradicionais para o trabalho compulsório foram diretamente envolvidos pelos termos dos novos acordos internacionais engendrados pelos britânicos. Cidades portuárias como Daomé, Porto Novo, Onin (Lagos) e o chamado Império do Benim foram seriamente prejudicados pelos novos ditames⁵⁵. Apesar do tráfico nestas localidades não ter se extinguido por completo até a segunda metade do XIX, os fluxos para o Império Colonial Português na América decaíram entre 1780 e 1811⁵⁶.

O governo de Dom João VI, apesar de se demonstrar “convencido da injustiça e má política do comércio de escravos”⁵⁷ buscou articular politicamente uma situação que fosse tolerável tanto para britânicos como para escravagistas dentro do Império Português. Com os tratados de 1810, 1815 e 1817 em vigor e após longas tratativas e idas e vindas de ambas as partes, a diplomacia portuguesa conseguiu garantir a legalidade e a manutenção do comércio de almas dentro dos limites do Império Português. A diplomacia lusitana conseguiu abrir como que um “corredor jurídico” para os negreiros. Com a proteção diplomática da coroa para tráfico no Atlântico Sul, a média de escravos trazidos para o Rio de Janeiro dobrou entre 1809-1820⁵⁸.

Com a emancipação política da fração americana do Império Colonial Português em 1822 a pressão do governo da Grã-Bretanha quanto à extinção do tráfico humano recairia agora de modo especial sobre o recém-instalado governo. Isso criou um modo diferenciado de tratamento para o Império do Brasil e para Portugal. Em 1825, foi assinado o tratado de paz entre o Brasil e sua antiga metrópole. Nele o Governo de Lisboa reconhecia a emancipação política de sua colônia e este se comprometia a não anexar nenhuma outra parte do Império Colonial Português na África. No ano seguinte foi assinado a Convenção com a Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos,

53 GARCIA, Eugênio Vargas. *Cronologia das relações internacionais do Brasil*. 2 ed. ver. e ampl. Rio de Janeiro: Contraponto: Brasília: Funag, 2005.

54 Idem

55 COSTA E SILVA, Alberto da. *O vício da África e outros vícios*. Lisboa: João Sá da Costa, 1989.

56 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, século XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

57 *Collecção Official da Legislação Portuguesa Redigida Por José Maximo De Castro Netto Leite e Vasconcellos*. Anno de 1859. Lisboa: Imprensa Nacional, 1860, pag. 115.

58 PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 50.

no qual o governo brasileiro, além de todos os termos dos tratados já assinados por Portugal na década anterior, comprometia-se a erradicar o tráfico até 1829⁵⁹.

Bem outra era a sorte de sua antiga metrópole. Portugal, na década de 1820 estava envolta em meio aos desdobramentos da Revolução Constitucionalista do Porto. Após a perda de suas possessões americanas teve início um sangrento conflito sucessório e o país entrou em Guerra Civil, na qual absolutistas e liberais disputavam o poder⁶⁰. Com isso, a pressão britânica antitráfico foi congelada⁶¹.

As proximidades da foz do Zaire como alternativa

Essa aparente contradição entre uma maior repressão ao tráfico de escravos, incentivada pelos britânicos e o crescimento do número de mulheres e homens expatriados para o trabalho escravo demonstra que os agentes envolvidos encontraram alternativas para contornar os interditos legais e as fiscalizações da armada real britânica. Dentre estas alternativas estavam tanto a pulverização dos pontos de distribuição de cativos pelo litoral da África Atlântica⁶², quanto a incorporação de rotas até então subutilizadas ao norte da possessão portuguesa de Luanda⁶³ até a introdução de cativos advindos das possessões portuguesas na África Oriental. À medida que a fiscalização britânica aumentava os negociantes brasileiros e portugueses migravam suas atividades para as regiões fora dos domínios lusitanos em cidades portuárias como Ambriz, Quissembo, assim como para as proximidades da foz do rio Zaire (portos fluviais de Noqui, Mboma, Mpimda e Sogno) e regiões ao sul da possessão francesa de Libreville no Gabão (Cabinda e Loango)⁶⁴.

A região ao redor da foz do Zaire e as áreas ao norte do atual território angolano faziam parte outra rede de comércio de escravos que era movimentada por companhias particulares britânicas, francesas e holandesas que desde o século XVII estavam totalmente alheias ao controle português e que se utilizavam de portos próximos a foz do Rio Zaire para embarcar capturados em áreas da bacia do Zaire e ao sul da floresta equatorial⁶⁵.

59 GARCIA, Eugênio Vargas. *Cronologia das relações internacionais do Brasil*. 2 ed. ver. e ampl. Rio de Janeiro: Contraponto: Brasília: Funag, 2005.

60 BIRMINGHAM, David. *História concisa de Portugal*. São Paulo: EDIPRO, 2015.

61 PINTO, Françoise Latour da Veiga; CARREIRA, A. "Portuguese participation in the slave trade: opposing forces, trends of opinion within Portuguese society: effects on Portugal's socio-economic development". In: *The african slave trade from the fifteenth to the nineteenth century*. Vol. 02. UNESCO. Paris: 1979.

62 PESSOA, Ana. "De caixeiro a barão: a trajetória de um comerciante português no Rio de Janeiro oitocentista". In: *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. V. 05. 2011, p. 97-112.

63 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery*. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

64 Idem.

65 VELLUT, Jean-Luc. "A Bacia do Congo e Angola". In: ADE AJAYI, J. F. (Org.). *História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880*. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010.

O início da Era das Revoluções na Europa trouxe mudanças tanto no fluxo de comércio de pessoas assim como no de produtos no Atlântico. Após a Revolução Francesa, os negociantes franceses – antes abundantes na região próxima ao estuário do Zaire – diminuíram consideravelmente suas atividades na região. No vácuo deixado pelos franceses há um incremento da presença de negociantes britânicos. Porém com o crescimento do movimento abolicionista, esta se enfraqueceu. Ante ao absentismo dos competidores tradicionais da região, abriu-se espaço para comerciantes originários da América Portuguesa e Espanhola⁶⁶.

Esta atuação crescente de negociantes luso-brasileiros reorganizava a atuação de parcelas desta categoria que foram alijadas do comércio graças à ação britânica. Negociantes fluminenses – antes estabelecidos nas praças de Luanda e Benguela e que previam o término desta rota após o 1825 – passaram a agir em áreas ao norte das possessões portuguesas e a compartilhar espaço com outros originários da Bahia e de Pernambuco – expulsos do comércio das regiões do Golfo do Benim – graças aos tratados de 1817⁶⁷. Porém eles não estavam sozinhos. Ao se estabelecerem nestas áreas, tiveram que enfrentar a concorrência de negociantes portugueses, luso-angolanos, espanhóis e mesmo norte-americanos⁶⁸. A cidade de Ambriz, por exemplo, possuía duas feitorias britânicas, uma norte americana, uma francesa e seis luso-brasileiras⁶⁹.

A atuação destes negociantes envolvidos com o comércio de almas durante a primeira metade do século não se restringia ao mercadejo de gente. Os negreiros luso-brasileiros, que tinham como principais consumidores os agricultores brasileiros, cubanos e são-tomenses, atuavam também em outros setores da economia como o fornecimento de serviços de transporte – interligando cidades como Luanda, Ambriz e Benguela entre si e mesmo com o Rio de Janeiro e Lisboa – assim como o comércio de produtos – manufaturas e industrializados – e mesmo atuando no mercado de crédito⁷⁰. Assim como no Brasil, a diversificação de investimentos por parte dos traficantes não foi um fenômeno exclusivamente brasileiro⁷¹.

Um dos testemunhos mais eloquentes acerca deste fluxo de navios transportando expatriados da região das proximidades do estuário do Zaire para o Brasil se encontra

66 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery*. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

67 DIAS, Jill. "Angola" in ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill (Coord.) *Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano*. Vol. X. Editorial Stampa Lda, Lisboa, 1998, p. 319-556

68 Idem

69 MARQUES, João Pedro. "A ocupação do Ambriz (1855): Geografia e diplomacia de uma derrota inglesa". In: *Africana Studia*. Nº 09. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, p. 145-158.

70 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery*. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

71 FERREIRA, Frederico. Antonio. *Investimentos privados de brasileiros na África portuguesa: o caso da Western Africa Malachite Copper Mines Company* In: *Anais do XI Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2015. Vitória: ABPHE, 2015. v.1. p. 01-26

nos acervos do Arquivo Histórico do Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro. Dentro do conjunto documental intitulado: “Comissão Mista Brasil – Grã-Bretanha⁷²”, encontram-se registros tanto sobre as embarcações de bandeira lusitana quanto brasileira aprisionadas pela armada britânica após 1811.

Tais registros contêm dados acerca de embarcações apreendidas e processadas nos ditames estabelecidos pela Convenção Adicional ao Ato de 1815, celebrado por portugueses e britânicos. Neste diploma, a armada inglesa obteve, junto ao Império Português, autorização para interceptar e fiscalizar embarcações suspeitas e ainda julgar suas tripulações. Há também registros obtidos junto a embarcações aprisionadas tendo como ditame jurídico os tratados assinados pelo Império do Brasil e a Grã-Bretanha em 1826, assim como após a proibição do tráfico em 1830. Dos 134 processos existentes no referido arquivo com datas entre 1812 a 1838, cerca de 31% deles têm cidades próximas a foz do Zaire como origem, destino ou ponto de escala. As cidades mencionadas na documentação são Molembo, Cabinda e Ambriz.

A primeira delas pode ser encontrada também sob a forma de “Malemba” e é situada ao norte da foz do Zaire, área controlada pelo chamado Reino Kakongo, antigo tributário do Reino do Congo. O fluxo de embarcações para esta localidade representava aproximadamente 58,06% do total de embarcações para a região. Seguida a esta, Cabinda (Cambinda), área também controlada por líderes vassalos do chefe loango que representava cerca de 29,03%. Por fim a cidade portuária de Ambriz, ao norte de Luanda, governada pelo Marques de Mossul, vassalo do rei dos congolezes, aparece com apenas 3,22% dos registros no período. A macrorregião onde se situam estas cidades ganhou relevância no cenário internacional do tráfico de cativos servindo de ponto de distribuição dos capturados nas margens do Zaire.

Ao contrário das rotas, que eram controladas pelos luso-brasileiros, que embarcavam os capturados nos portos de Luanda e Benguela desde o século XVIII⁷³, existia uma outra rede de comércio que era patrocinada por companhias privadas europeias britânicas, francesas e holandesas e que se utilizavam de portos próximos a foz do Rio Congo. Além das cidades já mencionadas havia outros portos como Noqui, Mboma e Sogno. Esses capturavam pessoas para o cativeiro em áreas da bacia do Congo e ao sul das florestas equatoriais africanas⁷⁴. Esta área até a primeira

72 Conjunto documental que contêm registros relativos ao tráfico de pessoas em situação de escravidão, havendo documentos sobre as embarcações, processos, diários náuticos, relações de embarcados, assim como títulos de propriedade e recibos. Os documentos consultados foram: AHI: L003/004, AHI: L003/005, AHI: L005/005, AHI: L005/006, AHI: L006/003, AHI: L006/003, AHI: L007/001, AHI: L007/002, AHI: L007/005, AHI: L008/002, AHI: L009/002, AHI: L019/002, AHI: L010/004, AHI: L010/004, AHI: L011/002, AHI: L012/003, AHI: L013/001, AHI: L014/001, AHI: L014/002, AHI: L014/004, AHI: L015/002, AHI: L016/004, AHI: L017/001, AHI: L017/004, AHI: L018/003, AHI: L019/001, AHI: L020/004, AHI: L021/002, AHI: L026/003, AHI: L027/002, AHI: L028/004, AHI: L031/004, AHI: L031/006,

73 VANSINA, Jan "O Reino do Congo e seus vizinhos". In: OGOT, Bethwell Allan (Org.) História Geral da África, V: África do século XVI ao XVIII. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010b, p. 647-694.

74 Idem.

metade do século XIX estava fora do alcance das forças coloniais portuguesas e ainda era negligenciada pela marinha britânica que concentrava suas atividades nas proximidades das possessões portuguesas⁷⁵. Esse ambiente de comércio, longe da fiscalização britânica e livre das tributações e da corrupção portuguesa, fez com muitas destas cidades crescessem em importância e se fortalecessem quanto à insubordinação frente aos seus suseranos.⁷⁶

O crescimento da demanda por força de trabalho na América Portuguesa, após 1808, e a crescente pressão diplomática e militar britânica entre 1810 e 1820, fizeram com que os negociantes luso-brasileiros envolvidos no tráfico para a escravidão ampliassem sua área de ação no continente africano. Dentre as embarcações capturadas entre 1819 e 1838 pela marinha britânica, cujos processos estão custodiados no Arquivo Histórico do Itamaraty no Rio de Janeiro, a presença de embarcações que declaravam estarem destinadas ou que teriam partido de portos fluminenses, baianos ou pernambucanos é notória. Dos 31 navios capturados entre 1818 e 1839 na rota da região da foz do Zaire, 80,64% se declaravam originários no Brasil e 35% portugueses. Isso permite demonstrar a importância do mercado brasileiro e de seus negociantes no fluxo de escravos da região da foz do grande rio.

Dentre as embarcações presas, 8,3% eram destinadas ao Recife, já cerca de 25% eram destinadas ao Rio de Janeiro e 66% tinham a cidade de São Salvador da Bahia. Estas cidades, importantes na dinâmica do tráfico atlântico de mulheres e homens para a escravidão – antes engajadas no comércio com outras regiões do continente africano – passam a atuar nas proximidades do estuário do Zaire.

Esta movimentação pode ser compreendida pela nova dinâmica da economia mundial na primeira metade do século XIX assim como pelas mudanças próprias do sistema escravista vigente. O desenvolvimento de um mercado consumidor crescente para produtos como açúcar⁷⁷, algodão e tabaco nos países industrializados neste período fez com que a demanda por estes crescesse. Para atendê-la, seria necessário aumentar a produção agrícola. Assim a demanda por força de trabalho também cresce, exigindo um aumento na captação de pessoas para o trabalho compulsório⁷⁸. Por outro lado, a

75 WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. As feitorias de urzela e o tráfico de escravos: Georg Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África Centro-Ocidental na década de 1840 in: Revista Afro-Ásia, nº 43, 2011, p. 43-90

76 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

77 ABELSHAUSER, Werner. "A guerra do açúcar e o luxo do açúcar. A globalização do mercado do açúcar no século XIX e suas consequências para a economia e o custo de vida na Europa". In: Goethe Institut. Disponível em: <http://www.goethe.de/mmo/priv/4939467-STANDARD.pdf>. Acesso em 20 de fevereiro de 2017.

78 TOMICH, Dale. Pelo prisma da escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial. São Paulo: Edusp, 2011.

campanha abolicionista britânica estava em plena marcha, aumentando a frequência e o rigor das fiscalizações às embarcações luso-brasileiras⁷⁹.

De modo a garantir o suprimento de força de trabalho assim como driblar a fiscalização britânica os negociantes envolvidos com o negócio de venda de pessoas, na América Portuguesa e posteriormente para o Império Brasileiro, buscaram outras estratégias neste período entre as últimas décadas do século XVIII e os primeiros anos do século XIX. Com a proibição do transporte de expatriados ao norte da Linha do Equador consolidada nos acordos firmados pelas potências europeias no Congresso de Viena, o comércio de almas que tinha os tradicionais portos da África Ocidental dentre seus principais fornecedores passa a ser interdito aos luso-brasileiros⁸⁰.

Contudo, a produção de cana de açúcar na região do Recôncavo Baiano, no período, vive um surto de expansão⁸¹ e com ela a necessidade por mais trabalhadores. Logo a demanda por mão de obra seguia tornando o negócio do tráfico humano lucrativo. Apesar dos contatos entre os grandes portos dispersores da África Ocidental e os traficantes baianos não terem cessado por completo até o fim do século XIX⁸², a presença da marinha britânica no início do século na região, dificulta sobremaneira a logística do tráfico de escravo como negócio. Isto induz alguns destes negociantes a mudarem sua área de atuação e a região nas proximidades do estuário do Zaire⁸³. Esta prática não é uma exclusividade dos navios vindos de Salvador.

Quanto ao Rio de Janeiro, entre 1780 e 1830, deixou de ser apenas a capital do Governo Geral da Colônia – escaudouro das riquezas minerais vindas do interior – para ser a sede do próprio Império Colonial Português. Se já não fosse o bastante, posteriormente tornou-se capital de um novo país surgido depois de 1822. Economicamente, produtos como cana de açúcar, e posteriormente o café, foram ganhando espaço na economia fluminense e demandando cada vez mais força de trabalho. Logo, sua importância no comércio internacional de pessoas para a escravidão cresceu exponencialmente. Seus vínculos com as possessões portuguesas na África Centro Ocidental – Luanda e Benguela – eram profundos e remontavam a desocupação holandesa de Luanda no século XVII⁸⁴. Com a intensificação do fluxo

79 WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. "As feitorias de urzela eo tráfico de escravos: Georg Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África Centro-Ocidental na década de 1840". In: Revista Afro-Ásia, nº 43, 2011, p. 43-90.

80 COSTA E SILVA, Alberto da. Um Rio Chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003.

81 REIS, João José. A morte é uma festa...

82 FEMENICK, Tomislav R. Os traficantes brasileiros e portugueses do Brasil que operavam na África. Revista Unibero. São Paulo, Ano III, nº 6, ago. 1997

83 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

84 VANSINA, Jan. "A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados". In: NIANE, Djibril Tamsir (Org.). História Geral da África, IV: África do século XII ao XVI. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010a, p. 623-654

de cativos e a posição política de sede do Império Colonial Luso, estes fortes vínculos econômicos e sociais tornam-se políticos⁸⁵.

Após a criação do Império do Brasil e com a pressão, diplomática e militar, britânica para a extinção do tráfico o fluxo entre as possessões portuguesas e a capital do Império do Brasil passa a sofrer a interferência da armada real britânica, de modo cada vez mais constante, principalmente após 1830. Assim, parte dos traficantes antes exclusivamente voltados para o comércio com Luanda e Benguela procuram áreas nas quais pudessem fugir da interceptação da marinha inglesa e sustentar sua estrutura comercial. Considerando que os cruzadores britânicos focavam sua ação nas proximidades dos portos de Luanda e Benguela, assim como no próprio Rio de Janeiro⁸⁶, os traficantes passam a atuar em zonas distantes das controladas pelos portugueses. Logo, também se dirigem para as proximidades da foz do rio Zaire⁸⁷.

Ainda que não com tanta força quanto o Rio de Janeiro, o porto da capital de Pernambuco recebeu quantias consideráveis de cativos originados das costas próximas à foz do Zaire. Na passagem do século XVIII para o XIX, parte das áreas destinadas ao plantio de cana-de-açúcar na Zona da Mata de Pernambuco⁸⁸ passou a cultivar algodão assim como outras regiões da colônia⁸⁹. O aumento da demanda da indústria têxtil britânica fez com que novas áreas do globo se envolvessem nessa nova cadeia de suprimentos. Porém, com o crescimento da produção da fibra pelos Estados Unidos, já no século XIX, a produção brasileira decaiu e a cana-de-açúcar retomou a primazia na cesta de exportações da região⁹⁰.

Esse crescimento da produção, seja de algodão, seja de cana-de-açúcar, exigiu também reforço da mão de obra, recurso produtivo que foi satisfeito com o aumento da quantidade de trazidos como cativos. Tradicionalmente os negociantes os traziam das áreas setentrionais da África Ocidental⁹¹, assim como baianos. Porém as restrições impostas após 1815 e seu agravamento nos anos seguintes tornaram cada vez mais arriscado a manutenção do tráfico em suas linhas tradicionais, forçando estes negociantes a também se valerem de zonas livres da pressão britânica e fora da jurisdição portuguesa.

85 RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 2. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

86 COSTA E SILVA, Alberto da. *O vício da África e outros vícios*. Lisboa: João Sá da Costa, 1989.

87 DIAS, Jill. "Angola". In ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill (Coord.) *Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano*. Vol. X. Lisboa: Editorial Stampa Lda, 1998, p. 319-556.

88 SILVA, Daniel B. Domingues da. *O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): Aspectos Conjunturais*. ANPUH - XXIII Simpósio Nacional de História - Londrina, 2005, p. 01-08

89 ARRUDA, José Jobson de Andrade. "O novo imperialismo britânico e fenômeno Brasil". In: *Revista USP*, nº 79, São Paulo: USP, 2008, p. 23-33.

90 SILVA, Daniel B. Domingues da. *O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): Aspectos Conjunturais*. In: *Anais da ANPUH - XXIII Simpósio Nacional de História - Londrina, 2005*, p. 01-08

91 Idem.

Essa pequena amostra de embarcações capturadas entre 1819 e 1838 pela marinha britânica, cujos processos estão custodiados no Arquivo Histórico do Itamaraty no Rio de Janeiro serve como prova das mudanças estruturais que ocorriam na dinâmica do tráfico internacional de escravos assim como das respostas conjunturais que os envolvidos com este negócio adotaram. Em comum às três cidades mencionadas estão os efeitos que as ações britânicas de combate à escravidão surtiram sobre o fluxo de transporte dos cativos e a busca por zonas fora do alcance das forças britânicas e longe do controle português. Assim, áreas tradicionais de tráfico para o Brasil, como a parte sul da África Ocidental e as cidades portuárias de Luanda e Benguela, passam a sofrer a concorrência da zona ao norte de Luanda – até o início do século XIX secundária no computo geral do comércio de pessoas. Neste sentido, os luso-brasileiros envolvidos neste mercado passam a atuar em uma área já ocupada por negociantes de outras partes do mundo atlântico como franceses, norte-americanos, hispano-americanos e mesmo britânicos⁹². Estes atuavam muitas vezes com termos de negócio diferenciados daqueles utilizados pelos brasileiros e esta diferenciação era um fator determinante nessa nova etapa do tráfico negreiro e para o futuro da presença estrangeira sobre a África Centro Ocidental.

Entre tecidos, bebidas e óleo de palma: produtos utilizados no tráfico na região do Zaire

As embarcações luso-brasileiras apreendidas pelos britânicos, para além de cativos, muitas vezes encontravam uma série de produtos. Alguns deles são exaustivamente descritos pela historiografia tradicional brasileira sobre o tema, outros pouco mencionados. Para além das bebidas alcoólicas, das armas de fogo e do tabaco e derivados, havia também produtos extrativistas como marfim e corais, passando por produtos agrícolas como feijão, café e mesmo manufaturados como açúcar, óleo de palma, ferragens e armas brancas. Muitos destes produtos, com o advento da industrialização e das mudanças sociais e culturais ocorridas na Europa entre o século XVIII e XIX passaram a fazer parte de processos produtivos industriais, ou de novos hábitos de consumo surgidos após o advento da Revolução Industrial. Assim, muitos produtos obtidos no interior do continente africano passaram a ser consumidos a dezenas de milhares de quilômetros de sua origem.

Ainda nos valendo dos processos acerca das embarcações capturadas entre 1819 e 1838 pela marinha britânica, que estão custodiados no Arquivo Histórico do Itamaraty, do Rio de Janeiro, destacam-se alguns produtos. Entre os artigos encontrados nos navios negreiros na rota da foz do Zaire estavam em primeiro lugar

92 HERLIN, Susan J. "Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870". In: CURTO, José C.; LOVERJOY, Paul E. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of Slavery*. Amherst, NY: Humanit Books, 2004, pp. 265-287.

as fazendas (sedas, panos de chita, lenços, trastes e outros têxteis simplesmente identificados como “fazendas”) que estavam presentes em aproximadamente 67,74% das embarcações apreendidas.

O comércio de tecidos estava intrinsecamente relacionado ao tráfico de cativos desde o século XVIII. Porém com o advento da produção em larga escala das indústrias inglesas, este mercado sofreu alterações. Considerando a baixa quantidade de manufaturas têxteis existentes no período colonial na América Portuguesa e a entrada massiva de produtos ingleses após 1808, o Brasil tinha a condição de importador de tecidos britânicos⁹³. Além do uso interno, os tecidos britânicos se tornaram um fator determinante no tráfico de escravos entre o século XVIII e XIX. Os fardos de tecido eram produtos relativamente baratos e os comerciantes britânicos os financiavam a taxas de juros reduzidas⁹⁴. Com isso, passaram a ser utilizados como forma de lastrear embarcações. Em Angola, eram trocados por pequenas quantidades de urzela, copal ou goma-arábica⁹⁵. Apesar do término do comércio de pessoas para o trabalho escravo após 1850, a possibilidade dos negociantes do Rio de Janeiro de se manterem revendendo os tecidos importados da Grã-Bretanha no mercado das possessões portuguesas na África também se mostrava uma possibilidade mercantil interessante para o Império brasileiro, conforme descrito nas instruções do Visconde do Rio Branco ao cônsul brasileiro em Luanda em 1858⁹⁶.

As bebidas alcoólicas ocupam o segundo lugar, sendo encontrado em cerca de 58,06% do total das embarcações apreendidas. Há a menção de vinhos, licores, porém dentre elas se destacam a aguardente de cana. De grande consumo nas tavernas de Luanda e Benguela, a cachaça era utilizada até mesmo como meio de pagamento para tropas regulares e milícias. Contudo, sua maior significação estava nos sertões de Angola, onde era usada, juntamente com outros produtos, como moeda de troca para aquisição de escravos. Diante da decadência vivenciada pelos senhores de engenho – graças ao crescimento da produção de açúcar em Cuba – e dos baixos custos de produção, os lucros advindos do uso da “geribita” no tráfico de escravos eram muito bem-vindos⁹⁷.

93 PAULA, João Antônio de. "O processo econômico". In: CARVALHO, José Murilo de (Coord.). A constituição nacional. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p. 179-223.

94 PESSOA, Ana. "De caixeiro a barão: a trajetória de um comerciante português no Rio de Janeiro oitocentista". In: Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. V. 05. 2011, p. 97-112.

95 FERREIRA, Roquinaldo "O Significado e os Métodos do Tráfico Ilegal de Africanos na Costa Ocidental da África, 1830-1860". In: Caderno Liphis, 2, 1995. p. 55-70.

96 (Minuta da instrução de 12/1857, AHI:238/2/3).

97 FERREIRA, Roquinaldo "Dinâmica do comércio intracolônia: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)". In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs). O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 223-378.

Presas de animais (marfins de elefantes ou ainda de hipopótamos) e óleo de palma representavam cerca de 19,35% dos produtos encontrados pelos britânicos em navios negreiros luso-brasileiros capturados na rota da foz do Zaire. Este comércio, por sua vez, dependia da interligação entre os portos situados nas costas atlânticas e nas margens do baixo Zaire com as zonas produtoras no *hinterland* africano⁹⁸. Estas regiões no interior do Centro Oeste africano integravam-se ao comércio mundial através das feitorias estrangeiras que eram utilizadas para a logística do tráfico de pessoas nas margens do Baixo Zaire que acabavam servindo de entreposto para o comércio fluvial de outros produtos, tais como o marfim e óleo⁹⁹.

Com a industrialização dos países europeus e dos Estados Unidos, e as mudanças nos hábitos de consumo, cresceu a busca por bens de alto padrão. As classes mais abastadas passaram a demandar cada vez mais por eles. O marfim ganhou novos usos destacando-se na confecção de pentes, bolas de bilhar e teclados de piano, produtos bastante procurados pelas classes dirigentes e pelos detentores do poder econômico¹⁰⁰. Originalmente fornecidos pelos traficantes de escravos que o extraíam paralelamente à captura dos cativos, com o enfraquecimento das atividades escravistas, o comércio do marfim ganha volume e se torna um dos principais produtos exportados pelo continente africano¹⁰¹.

O óleo de palma, por sua vez era uma substância extraída dos frutos da *Elaeis Guineensis* Jacq. e da *Elaeis Guineensis* var. *Idolatriza*, que no Brasil era cognominado “Óleo de Dendê”¹⁰². Alvará régio emitido por Dom João VI em 1813, isentava de pagamento de taxas alfandegárias o sabão e o azeite de palma vindos do arquipélago de São Tomé e Príncipe¹⁰³. Com a Revolução Industrial na Grã-Bretanha, passa a ser utilizado como lubrificante para o maquinário e para produção de velas¹⁰⁴. A partir disso, se tornou um dos produtos africanos com maior aceitação no mercado

98 VELLUT, Jean-Luc. "A Bacia do Congo e Angola". In: ADE AJAYI, J. F. (Org.). História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 330-370

99 VELLUT, Jean-Luc. "A Bacia do Congo e Angola". In: ADE AJAYI, J. F. (Org.). História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 330-370

100 KIMAMBO, Isaia N. "O litoral e o interior da África Oriental de 1845 a 1880". In: AJAYI, J. F. Ade (org.). História Geral da África, VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 275-316.

101 ISAACMAN, Allen F. "Os países da bacia do Zambeze". In: AJAYI, J. F. Ade (Org.). História Geral da África, VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 211-247 e WALLERSTEIN, Immanuel. "A África e a economia-mundo". In: AJAYI, J. F. Ade (org.). História Geral da África VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 27-46.

102 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, pag. 561.

103 COLLEÇÃO DAS LEIS DO BRASIL [1808-1889]. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>>. Acesso em 17 de jan. de 2015.

104 BERGER, K. G; MARTIN, S. M. "Palm Oil". In: KIPLE, Kenneth K; ORNELAS, Kriemhild Coneè (Orgs). The Cambridge World History of Food, volume 1. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 388-396.

européu nas primeiras décadas do século XIX. O comércio deste óleo, nos séculos anteriores também era relacionado ao tráfico de pessoas. Porém, com o enfraquecimento desse comércio, assim como o que ocorreu com o marfim, também passou a ter uma nova utilização vinculada às mudanças derivadas da Revolução Industrial¹⁰⁵. O caso do comércio do óleo de palma, além dos aspectos estritamente pragmáticos que cercavam sua comercialização após Revolução Industrial, ainda possuía o diferencial de ser considerado pelos abolicionistas britânicos e franceses, assim como pelos missionários que se instalaram no continente africano após 1850, como uma das mais promissoras alternativas econômicas para a economia africana pós-tráfico de escravos¹⁰⁶.

O papel do tráfico na foz do congo e a economia mundial do século XIX

A presença destes produtos em embarcações próprias para o transporte de pessoas em situação de escravidão, assim como a sua utilização dentro de um novo contexto econômico e cultural pós Revolução Industrial, denotam tanto o estrito vínculo entre o comércio dos chamados produtos “lícitos” quanto os “ilícitos. No período estudado, isto demonstra a nova articulação entre os termos nos quais se davam o tráfico de escravo e a nova estrutura econômica surgida após 1760. Os produtos extraídos do interior da África Centro Ocidental utilizados pelos traficantes luso-brasileiros, como óleo de palma e marfim, passaram também a ter uma nova utilidade: atender a demandas de consumo e de matéria-prima europeias.

Deste modo articulam-se respostas locais à crescente demanda global por novos produtos até então de utilização restrita. A intensificação do consumo de produtos como óleo de palma e marfim em regiões como América e Europa e a ativação do comércio de tecidos e aguardentes no comércio com as populações do litoral africano interligam as diferentes partes do mundo atlântico¹⁰⁷. Desta conexão surge uma profunda interdependência dos processos que envolvem o comércio de escravos, tecidos, aguardentes, marfim e óleo e esta interação está profundamente conectada com a totalidade econômica mundial do período pós Revolução Industrial¹⁰⁸.

Estes mesmos agentes luso-brasileiros assim como os de outras nacionalidades envolvidos com o tráfico de pessoas passaram, por sua vez, a atuar também no sentido de engajar a África Centro Atlântica no novo cenário econômico internacional. A constituição de novas zonas de produção escravista como parte da expansão material

105 AJAYI, J. F. Ade. "África no início do século XIX: problemas e perspectivas". In: AJAYI, J. F. Ade (org.). História Geral da África VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 01-27.

106 AJAYI, J. F. Ade. "África no início do século XIX: problemas e perspectivas". In: AJAYI, J. F. Ade (org.). História Geral da África VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 01-27.

107 TOMICH, Dale W. Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

108 Idem.

da economia capitalista coloca o próprio regime escravista como uma parte importante de expansão histórica do capital internacional. Isso reconstruía o comércio de pessoas como parte de um movimento mais amplo no mundo oitocentista¹⁰⁹. Assim, lançavam-se as bases para a atuação futura dos estados europeus, o que desencadeará na divisão do litoral africano na Conferência de Berlim (1884-1885)¹¹⁰.

Artigo recebido em 16 de março de 2017.

Aprovado em 25 de maio de 2017.

109 TOMICH, Dale W. Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

110 AJAYI, J. F. Ade. "África no início do século XIX: problemas e perspectivas". In: AJAYI, J. F. Ade (org.). História Geral da África VI. África do XIX à década de 1880. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p. 01-27.