

Revista Brasileira de Cartografia (2015), Edição de Cartografia Histórica: 905-911
Sociedade Brasileira de Cartografia, Geodésia, Fotogrametria e Sensoriamento Remoto
ISSN: 1808-0936

MAPEAMENTO HISTÓRICO SOBRE TRÁFICO DE ESCRAVOS EM ÁFRICA

History Mapping on Slave Trafficking in Africa

Ester Tomás Natal Ribeiro¹ & Lucilene Antunes Correia Marques De Sá²

¹Instituto Nacional de Estatística de Moçambique – INE
Universidade Federal de Pernambuco - Centro de Tecnologia e Geociências
Programa de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação
1375 Av. Tomás Nduda – Maputo – Moçambique
ester_natal@yahoo.com.br

²Universidade Federal de Pernambuco – UFPE
Centro de Tecnologia e Geociências
Departamento de Engenharia Cartográfica
Centro de Tecnologia e Geociências – Programa de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas
e Tecnologias da Geoinformação
Av. Acadêmico Hélio Ramos, s/n – CTG/DECart – 50740-530 – Recife/Pernambuco, Brasil
lacms@ufpe.br

Recebido em 05 de Fevereiro, 2015/Aceito em 14 de Abril, 2015

Received on February 05, 2015/ Accepted on April 14, 2015

RESUMO

O comércio de escravos foi realizado por chefes em determinados estados africanos e mercantilistas árabes e posteriormente com os europeus. Quando se refere a estados, não é a divisão política atual. Os estados não eram estruturados, o que não permitia a criação de uma base econômica real. Não havia grande conhecimento científico por parte dos povos africanos, mas já tinham noção da delimitação dos seus territórios. O objetivo deste artigo é descrever o tráfico de escravos em África no período entre 1440 a 1870, empregando mapas históricos. O estudo traz informações sobre as regiões que foram os principais focos de tráfico de escravos, as rotas usadas, destino do povo africano escravizado, além de mostrar como os chefes nativos e os empregados europeus contribuíram para o tráfico. A navegação marítima desencadeada pelas potências europeias nos oceanos Pacífico, Atlântico e Índico e no mar Mediterrâneo foi de grande importância para o conhecimento e exploração do continente africano. Serviu de base para a humilhação do povo africano através da escravatura. A Cartografia histórica é um elemento relevante para o conhecimento da origem e do destino do povo africano traficada, bem como as rotas utilizadas.

Palavras chaves: Cartografia Histórica, Tráfico de Escravos.

ABSTRACT

The slave trade began with the heads of some states African and mercantilist Arab, only later joined the European slave trade. When it refers to states, does not mean the current political division. The states were not structured, which was not allowing the creation of a real economic base. The African people were lack of extensive scientific knowledge, but they had the notion of the boundaries of their territories. The purpose of this article is to describe the slave trade

in Africa during the period between 1440 and 1870, using historical maps, the information on the regions where the slave trade was more intense, the routes used, the enslaved African peoples destination, and how the native chiefs and European employees contributed to the slave trade. The maritime navigation used by European powers in the Pacific, Atlantic and Indian oceans and in the Mediterranean was of great importance for the knowledge and exploitation of the African continent. It was the basis for the humiliation of the African people through slavery. The Historical Cartography is an important element for the understanding of the origin and the destiny of the traded African people as well as the routes used.

Keywords: Historical Cartography, Slave Trade.

1. INTRODUÇÃO

A História de África é complexa e, em geral, estudada por estrangeiros e não pelos próprios africanos. O estudo de um determinado espaço, levado a cabo por indivíduos não pertencentes aquele espaço, que não percebem ou falam o idioma nativo trabalhando somente com intérpretes leva a vários erros e distorções na informação. Contudo, várias contribuições africanas no desenvolvimento de pesquisas com historiadores especializados têm ajudado na superação de falhas na documentação e nas diferenças entre as culturas (MANNING, 1983).

As fontes orais, que são de extrema importância na transmissão de conhecimentos são raras na atualidade, restando hoje somente os que dizem ouviram dizer. Há países que pela ignorância do conhecimento da importância dos documentos da época da escravatura deixados, acabaram por desperdiçá-los. Tais documentos constituiriam bases fundamentais para a sustentação de muitas teorias.

No continente africano, a escravatura foi ampliada com a chegada dos europeus, mas início foi com a chegada dos árabes (ESTEVEZ e LOVEJOY, 2002). Internamente, havia guerras entre tribos e a tribo derrotada tornava-se escrava e vendida aos árabes, mas, essa escravidão não foi generalizada e foi menos relevante para a sociedade africana (FABBRI, 2011)

2. O TRÁFICO DE ESCRAVOS

A evolução das comunidades tradicionais em África estimulou o comércio com o exterior, o que levou a intensificação de comércio a partir do deserto de Saara e as costas dos oceanos Atlântico e Índico (FABBRI, 2011).

O comércio de escravos ganhou proporções quando os portugueses chegaram à costa ocidental africana e estabeleceram contatos e

negócios com os povos locais (GUIMARÃES, 2011). Deste modo, o continente africano passou a ser centro de fornecimento de escravos. A escravatura submetida ao povo africano foi justificada pela necessidade de tornar cristão um povo considerado, na altura, não civilizado (CARVALHO, 2007).

Durante a época das descobertas por via de navegações marítimas, os portugueses dominaram o comércio de escravos e transportava-os para suas colônias como o Brasil, mas também para Europa e uma parte para América espanhola. Muitos desses escravos eram oriundos de Angola e Congo. *The Atlantic Slave Trade: A Census* é um estudo desenvolvido por Philip D. Curtin (1922-2009). A pesquisa combina a investigação e os métodos estatísticos, apresentando uma primeira análise quantitativa do comércio no oceano Atlântico sobre os escravos oriundos de África. Sugere uma revisão sobre os locais do tráfico de escravos em relação nas economias das nações Europeias e de suas colônias americanas. As figuras 1a e 1b apresentam um resumo do estudo de Curtin publicado em 1969, por *Madison: The University of Wisconsin Press* (UNESCO V, 2010).

A Figura 1a apresenta o período de 1451 a 1700, quando se intensifica durante 1701 e 1810, e recua, em seguida entre 1811 e 1870, Figura 1b.

Estevez e Lovejoy (2002) afirmam que a demanda pelo comércio externo teve como consequência direta a expansão da escravatura em áreas que até então não estavam envolvidas e que não possuíam relações diretas com o comércio exterior de escravos. Os lugares de origem de escravos em África e de destino na América do Norte, do Sul e Europa estão representados por pontos pretos na Figura 2, que é um documento cartográfico reimpresso em 1998, construído com base no mapa o litoral do

oceanos Atlântico, datado de 1700, cujo título é *Many Thousand Gone: The First Two Centuries of Slavery in America*.

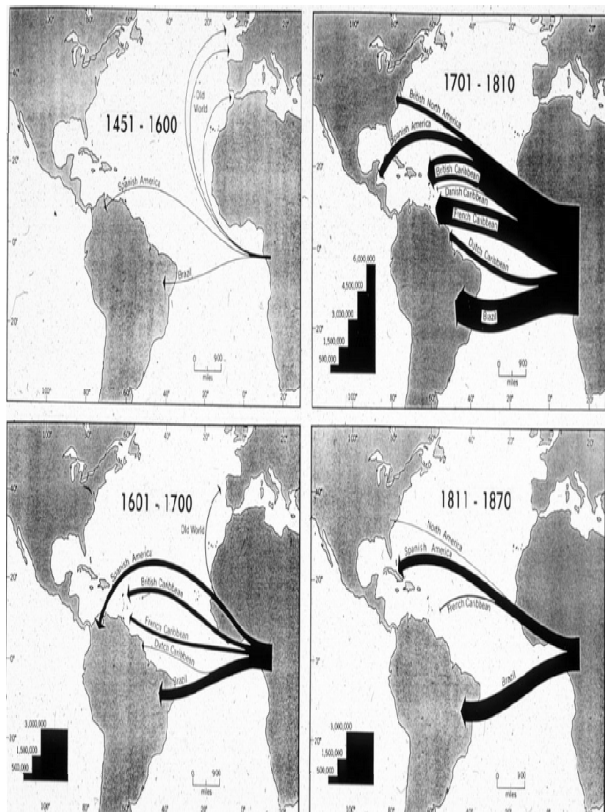


Fig. 1a - Tráfico de escravos de 1451 a 1700.

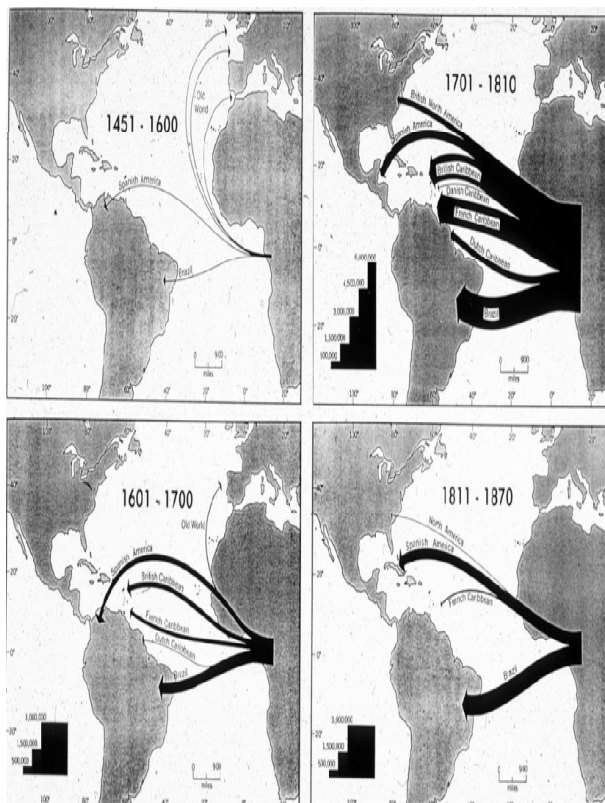


Fig. 1b - Tráfico de escravos de 1701 a 1870.
Fonte: UFPR (2013)



Fig. 2 - Mapa com Ilustrações dos Lugares de Origem e de Destino dos escravos africanos.
Fonte: UFPR (2013).

Em comparação com as figuras 1a e 1b, observa-se na Figura 2 que aumentaram significativamente os lugares de origem de captura como os de destino dos escravos. Isso deveu-se ao aumento da importância dos escravos na economia das potências europeias (UNESCO V, 2010).

A partir de 1440 o comércio de escravos já era visto como bem lucrativo, sobretudo para os portugueses. Assim sendo, em 1448 se estabelece em Arguim (Mauritânia) uma feitoria portuguesa que exercia um comércio regular, onde eram trocados bens por seres humanos (GUIMARÃES, 2011). Usufruindo do poder que era lhes cedido na época, houve africanos que se tornaram correspondentes comerciais de escravos, caso da senhora apelidada por dona Ana, em Angola, que se tornou uma correspondente comercial de escravos na Bahia (XIMENES, 2009).

Com o nome completo de Ana Joaquim dos Santos e Silva, dona Ana era filha de um régulo do interior de Angola e se casou com Moçâmedes. O casamento foi por conveniência e esse tipo de casamento era muito comum entre as famílias africanas do interior com empregados do governo português. O casamento lhe garantiu privilégios comerciais e ascendência no negócio do tráfico, presumindo-se ter sido rica e poderosa na primeira metade do século XIX (XIMENES, 2009).

2.1 Focos de Abastecimento de Escravos e as Rotas Usadas

Países como Moçambique, Angola, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Camarões, Nigéria, Benin, Togo, Gana, Costa de Marfim, Libéria, Serra Leoa, Guiné representaram principais focos de abastecimento de escravos (Figura 3). Observa-se na Figura 3, que a maior parte da população traficada foi da chamada África subsaariana, inserindo-se no chamado comércio triangular como fornecedora de mão de obra escrava para as colónias americanas e europeias. Chamou-se de comércio triangular por se realizar entre os três continentes: África, América e Europa.



Fig. 3 - Mapa de Principais Procedências Africanas. Fonte: UFPR (2013).

No período de 1601 a 1700, o maior número de escravos era levado para América do Sul (CURTIN, 1969). Nesta época, foram traficados algo em torno de 3.000.000 escravos para Brasil; 1.500.000 para as colônias da Espanha na América do Sul e para as colônias britânicas no Caribe; 500.000 foram traficados para as colônias francesas no Caribe e um número reduzido para Europa (CURTIN, 1969).

Os escravos africanos adquiridos eram transportados em chamados navios negreiros ou tumbeiros com péssimas condições (ANDRADE, 1997).

Segundo Rambelli (2013) a imagem do transporte de escravos negros africanos é a inspirada na gravura: Negros no Porão, de 1835, pintada por Johann Moritz Rugendas, Figura 4.

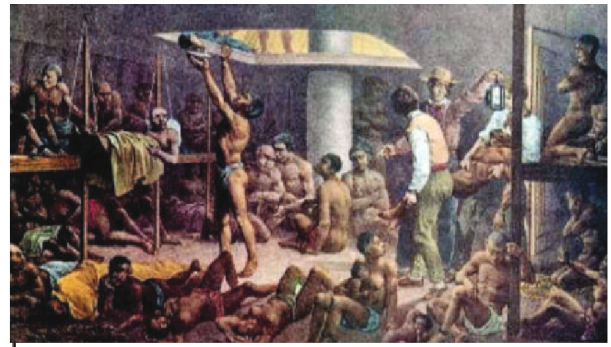


Fig. 4 - Ilustração: Negros no Porão. Fonte: Rambelli (2013).

Durante a escravatura a mortalidade dos africanos escravizados era elevada. Ocorria a caminho dos portos de embarque, dentro dos porões onde eram mantidos a espera de navios para embarcar ou em navios negreiros durante as viagens (ALBUQUERQUE, 2012).

Para expressar em número essa ação desumana, segue um exemplo do que ocorreu em Moçambique no ano de 1819, descrito por SANTOS (1990). Os escravos mortos antes da compra: **1.200**; comprados: **9.250**; mortos em terra após a compra: **1.800**; embarcados: **7.920**; adoecidos na viagem: **258**; mortos na viagem: **2.196**; chegados ao Brasil: **5.234**. A tradução é que a escravatura era uma ação desumana.

Quando chegavam ao destino, no caso do Brasil, os escravos eram colocados à venda em mercados ou anunciados em jornais locais (HONRATO, 2008). Na Figura 5, é apresentado um anúncio que tem como objetivo a compra de escravos de ambos os sexos, com preferência de idades, sem deficiência alguma. Encontra-se ainda na Figura 5, um anúncio cujo objetivo era vender uma escrava crioula jovem.

Nos finais do século XVIII e início do século XIX, com incremento cada vez mais do comércio de escravos, começou a ocupação e a exploração do interior das terras africanas feitas por meio de navegação fluvial (CHARLES e SÁ, 2011).

Neste período não só foram traficados escravos africanos pelo oceano Atlântico, mas também outros produtos como marfim, madeira

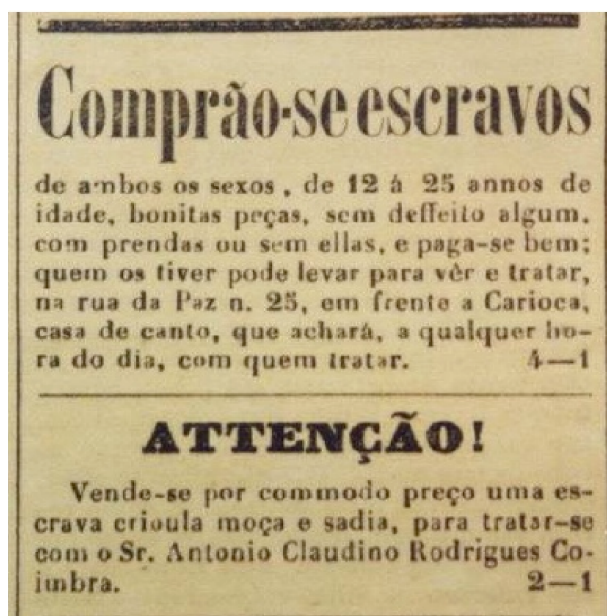


Fig. 5 - Anúncio de Compra e Venda de Escravos publicados, no jornal O Despertador, em Desterro, no dia 26 de janeiro de 1864. Fonte: Slideshare (2013).

para obras, tabaco, algodão, açúcar, produtos manufaturados que saíam de Lisboa para as Antilhas (UNESCO V, 2010).

Ainda segundo UNESCO V (2010), vários autores referem-se ao comércio de escravos africanos como sendo comércio transatlântico. Este fato deve-se a falta de informação fidedigna no que diz respeito ao tráfico de escravos pelo Saara, mar Vermelho e oceano Índico.

O comércio de escravos atingiu o seu apogeu entre 1701 a 1810 (Figura 1b). As colônias que receberam poucos escravos nessa época foram as colônias britânicas da América do Norte (CURTIN, 1969).

Em todas as épocas do tráfico, o Brasil ocupou um lugar de destaque como o principal destino dos escravos vindos de África. No Brasil, os escravos serviam de mão de obra barata nas grandes plantações, produção do açúcar, do algodão, mineração de ouro e diamantes (ANDRADE, 1997).

Entre 1811 a 1870 (Figura 1b), assinala-se o declínio do tráfico de escravos, devido à proibição do tráfico no Brasil e abolição da escravatura nos EUA, em fevereiro de 1865, quando era presidente Abraão Lincoln.

Apesar da diminuição do tráfico neste período, continuava se fazendo de forma

clandestina com ajuda de chefes coniventes. A abolição de tráfico de escravos foi de forma gradual. Em África, foi abolido primeiro ao Norte do Equador, em 1815, e ao Sul do Equador foi a partir de 1830 (ALEXANDRE, 1991).

O Brasil, principal destino de escravos, aboliu a escravatura após diversas leis que tornavam os escravos em homens livres, como a Lei do Ventre Livre, em 1871. A lei nº 2040 que declarava livre os filhos de mulheres escravas que nascessem a partir da data da lei, 28 de Setembro A Lei Áurea, que aboliu a escravatura definitivamente no Brasil assinada também pela princesa Isabel, filha de Dom Pedro II a se deu em 13 de Maio de 1888 com (ALMEIDA, 2008).

3. CONCLUSÃO

O tráfico de escravos considerado o mais lucrativo, estabeleceu-se nas américas em torno de 90%, ou mais, e não na Europa (ELTIS, BEHRENDT & RICHARDSON, 2000). Apesar de ser lucrativo, trouxe consequências drásticas na estrutura das sociedades africanas (MANNING, 1983). Teve repercussões negativas nas identidades étnicas e linguísticas dos africanos, para além de que, o uso de lugares específicos da costa africana. O tráfico de escravos permitiu o fluxo de pessoas, o que levou a alteração da economia local e a organização social (ESTEVEZ & LOVEY, 2002).

A escravatura constituiu o pilar de sustentação da economia mercantilista; forneceu mão de obra para as potências do novo mundo e permitiu a acumulação do capital (ALEXANDRE, 1991).

A abolição do tráfico de escravos africanos levou as potências europeias a convocarem uma conferência, a de Berlim (1884 - 1885) para dividir o continente africano entre as potências – essa divisão recebeu o nome de partilha de África. Para dirimir os múltiplos conflitos existentes e fixar as zonas de influência de cada potência em África, assistiu-se a um entendimento entre a França e Alemanha, face a uma atitude conciliatória da Grã-Bretanha, que abandonou totalmente o seu anterior entendimento com Portugal. O resultado foi à partilha do continente entre as potências europeias e o estabelecimento de novas regras para a corrida à África (CAPELA, 1996).

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE; ao CNPq - Conselho Nacional de Pesquisa pela concessão da bolsa a mestranda Ester Tomás Natal Ribeiro; ao Departamento de Engenharia Cartográfica da UFPE e ao Instituto Nacional de Estatística de Moçambique (INE).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, D.S.L. (2012) **O Comércio Transatlântico de Escravos: Condução da Mão-de-Obra Negra para Pernambuco entre os Séculos XVI e XIX.** In: IV Conferência Internacional de História Econômica, São Paulo, 2012. Disponível em: http://cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Debora_Albuquerque.pdf. Acessado em: 19/08/2013. 23p.

ALEXANDRE, V. **Portugal e a Abolição do Tráfico de Escravos (1834-51). Análise Social**, vol. XXVI (111), 1991 (2.º), 293-333p. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223038698G8jRF9au8N118MP8.pdf>. Acessado em: 19/08/2013. 30p.

ALMEIDA, M. R. **Lei Número 3.353 de 13 de Maio de 1888. A Lei Áurea – 120 anos.** (2008). Disponível em: <http://morchericardo.blogspot.com.br/2008/02/lei-n-3353-de-13-de-maio-de-1888-lei.html>. Acessado em: 20/08/2013.

ANDRADE, M.C. **O Brasil e a África. Uma Pequena História da África, Brasil e África: Irmão ou Adversários? A Questão Racial, Lá e Cá.** Geografia. São Paulo. Editora Contexto, 1997. 80p.

CAPELA, J. **O Ultimatum na perspectiva de Moçambique: as questões comerciais subjacentes.** In: Seminário Moçambique: Navegações, Comércio e Técnicas, Maputo, 1996. Maputo: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998. - p. 261-279.

CARVALHO, P. E. **A Conquista da África Meridional e o Tráfico de Escravos para o Brasil.** São Paulo. Editora Scortecci Editora, 2007.116p.

CHARLES, A. J e Sá, L.A.C.M. **Cartografia Histórica da África Mapa Cor de Rosa.** In: Anais do Primeiro Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Parati. 2011. Disponível em: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simpósio/CHARLES_ARLINDO_E_SA_LUCILENE_ANTUNES.pdf 16p.

CURTIN, P.D. **The Atlantic Slave Trade.** Madison, 1969. Disponível em: <http://people.ufpr.br/lgeraldo/mapas1.html>. Acessado em: 15/09/2013. 909p.

ELTIS, D.; BEHRENDT, S. D.; RICHARDSON, D. **A Participação dos Países da Europa e das Américas no Tráfico Transatlântico de Escravos: Novas Evidências.** In: AfroÁsia, Volume 24, Salvador. Editora UFBA, 2000. p.9-50.

ESTEVEZ, A. L.M; LOVEJOY, P. A **Escravidão na África: uma História de suas Transformações.** Editora Record, São Paulo, 2002. 497p.

FABBRI, L. C. **O Tráfico Transatlântico de Escravos e o Desenvolvimento do Capitalismo Mercantil.** Textos Para Debate 13. Secretaria de Relações Internacionais do PT, 2011. 37p.

GUIMARÃES, C. S. **O Comércio de Escravos na África Ocidental e Centro-Ocidental – Século XVI.** In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, 2011. 13p.

HONORATO, C. P. **Valongo: O Mercado de Escravos do Rio de Janeiro 1758-1831.** Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Programa de Pós-Graduação em História, 2008. 166p.

MANNING, P. **Escravidão e Mudança Social na África.** Novos Estudos, Volume 21, São Paulo, 1988. 29p.

RAMBELLI, G. **Tráfico e navios negreiros: Contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática.** Disponível em: http://www.revistanavigator.com.br/navig4/art/N4_art4.pdf. Acessado em: 19/09/2013. 14p.

SANTOS, C. M. **Moçambique Como Centro de Articulação de Comércio Português do Índico Afro-Asiático.** Universidade de Brasília, 1990. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clasco>.

org.ar/ar/libros/aladaa/corsino.rtf. Acessado em: 15/09/2013.16p.

UNESCO V. **História Geral de África. África do Século XVI a XVIII**. Editor Bethwell Allan Ogot – UNESCO – Organização das Nações Unidas Para a Educação, Ciência e Cultura. Comitê Científica Internacional da UNESCO Para a Redação da História Geral de África, 2010. 1176p.

XIMENES, C. F. L. **Notícias Preliminares das**

Relações Comerciais Entre a Bahia e Angola: 1755-1830. In: ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História – Fortaleza, 2009. 14p.

UFPR, Universidade Federal do Paraná, **Mapas**. Disponível em <<http://people.ufpr.br/lgeraldo/mapas1.html>>. Acessado em: 15/09/2013

SLIDESHARE, Disponível em <http://www.slideshare.net/Felipe-Franco_irici/o-escravogacho>. Acessado em: 15/09/2013.