

PRESENÇA ANGOLANA NA FORMAÇÃO DO POVO BRASILEIRO E AS PECULIARIDADES NO RIO GRANDE DO SUL: TRÁFICO ATLÂNTICO E TRÁFICO INTERNO

ANGOLAN PRESENCE IN THE CONSTITUTION OF THE BRAZILIAN PEOPLE AND ITS PECULIARITIES IN THE RIO GRANDE DO SUL: ATLANTIC TRAFFIC AND INTERNAL TRAFFIC

Rafael Noschang Buzzo¹

RESUMO

A escravidão angolana tem grande importância para a historiografia brasileira, compreendendo a própria constituição e organização social. A construção do conhecimento sobre nossas origens, com suas particularidades, perpassa o entendimento da história africana. Este artigo procura somar à produção de conhecimento, em língua portuguesa, sobre os estudos africanos, reconhecendo a importância do continente na história mundial. Visa contribuir com a lei 11.645/08, disponibilizando material acadêmico para pesquisa e difusão da História Africana e Angolana, possibilitando aos professores, conhecimento para aulas de História. O tema proposto, dentro dos estudos da escravidão, abarca os primeiros contatos das etnias, que hoje fazem parte da atual Angola, com o cativo fora da África, até sua chegada no Brasil. Os períodos considerados nesta pesquisa cingem o início do século XIV até o violento século XIX, com as embarcações europeias aniquilando milhares de vidas no tráfico atlântico. A natureza da pesquisa tem cunho básico, e que visa atender o conhecimento amplo. O ponto de vista dos objetivos é a pesquisa exploratória, desejamos identificar início da exploração escravagista em Angola e os locais de trabalho forçado destes indivíduos. O procedimento técnico seguirá a pesquisa bibliográfica.

Palavras-chave: Escravidão. Angola. Brasil. Rio Grande do Sul. Tráfico interno.

ABSTRACT

Angolan slavery has great importance for Brazilian historiography, including its own constitution and social organization. The construction of knowledge about our origins, with its particularities, pervades the understanding of African history. This article seeks to add to the production of knowledge in Portuguese about African studies, recognizing the importance of the continent in world history. It aims to contribute to Law 11.645 / 08, providing academic

1 Possui graduação em História pela Faculdade Porto-Alegrense(2017), especialização em História e Cultura Afro-brasileira pelo Centro Universitário Leonardo da Vinci(2018) e especialização em Metodologia do Ensino de História pelo Centro Universitário Leonardo da Vinci(2018). Tem experiência na área de História, com ênfase em História Moderna e Contemporânea.

material for research and diffusion of African and Angolan History, enabling teachers to have better knowledge for History classes. The proposed theme, within the studies of slavery, covers the first contacts of the ethnic groups, that today form part of the present Angola, with the captivity outside Africa, until its arrival in Brazil. The periods considered in this research date from the early 14th century to the violent 19th century, with European vessels annihilating thousands of lives in the Atlantic trade. The nature of this research has a basic object, and that aims to meet the broad knowledge. The objective point of view is the exploratory research, we wish to identify beginning of the slave exploitation in Angola and the places of forced labor of these individuals. The technical procedure followed is the bibliographic research.

Keywords: Slavery. Angola. Brazil. Rio Grande do Sul. Internal traffic.

INTRODUÇÃO

A escravidão angolana tem grande importância para a historiografia brasileira, compreendendo a própria constituição e organização social. A construção do conhecimento sobre nossas origens, com suas particularidades, perpassa o entendimento da história africana. Este artigo procura somar à produção de conhecimento, em língua portuguesa, sobre os estudos africanos, reconhecendo a importância do continente na história mundial.

A lei 10.639/03 é um marco para as lutas por igualdade, trazendo a história dos povos formadores da nossa nação ao centro das discussões e pesquisas acadêmicas. Em complemento da lei 11.645/08 este artigo procura contribuir na difusão da História Africana e Angolana, possibilitando aos professores, formular conhecimento para aulas de História, assim, contribuindo com os esforços de igualdade étnica e valorização dos povos formadores de nossa nação.

O objetivo central desta pesquisa é identificar os mecanismos de desenvolvimento e as características da escravidão das etnias, que hoje fazem parte da atual Angola, no século XV a XVI, pelo império português. A compreensão dos primeiros contatos, entre portugueses e a região centro-africana, se faz necessário para o deslindamento das técnicas de rapina portuguesa. Destarte, podemos identificar as rotas dos escravizados fora da África, até sua chegada no Brasil e como a colonização interna molda a característica populacional escravizada. O período considerado nesta pesquisa cinge o início do século XV até o violento século XIX, com as embarcações europeias aniquilando milhares de vidas no tráfico atlântico.

No interior do século XIV já era possível encontrar o escravizado africano nas comunidades portuguesas, mas a corrida pelo retorno dos investimentos da coroa nas navegações exploratórias, levou à procura de

escravizados. Mão-de-obra escrava, além de abundante, gerava lucro para a coroa e para os traficantes.

A captura – auxiliada pelos pumbeiros e por feirantes – ocorria em várias regiões do continente africano, onde eram encaminhados para certos portos de domínio dos traficantes. Nestes locais, havia a prática da troca de nome dos cativos. Ambos os procedimentos, adjunto com o tráfico interno, molda o alastramento das etnias por todas as províncias da colônia.

A natureza da pesquisa tem cunho básico, produzindo conhecimento sobre o tema e que visa atender o conhecimento amplo e difundido. O ponto de vista dos objetivos é a pesquisa exploratória, desejamos identificar início da exploração escravagista em Angola e os locais de trabalho forçado destes indivíduos e o procedimento técnico seguiu a pesquisa bibliográfica.

1 Corrida portuguesa para o além-mar

A entrada dos europeus na corrida pelo comércio africano data do século XIV, através da Península Ibérica, esforçavam-se para competir com as rotas árabes e fazer suas trocas com o mundo desconhecido e mítico. Mesmo antes desse século já havia negros escravizados na Europa, vindos do Cáucaso ou dos litorais africanos, onde já estava sendo aprimorada a tese da inferioridade negra, conferindo “um conjunto de imagens particularmente degradante”, preparavam o mundo para o tráfico transatlântico. (M'BOKOLO, 2008, p. 252)

Antes da retomada europeia, a Península Ibérica podia ser considerada a porta de entrada para muitos escravos na Europa, sob ocupação de muçulmanos, era abastecida com escravos e soldados do Norte da África em um fluxo constante. No século XV, já era notório o número de negros para a venda na Espanha, nas cidades do sul da França e da Itália. Esta última, quando não os recebia diretamente da Espanha, fazia incursões aos países Norte Africanos para capturar pessoas para a escravidão. (Idem p. 253).

O cronista Gomes Eanes de Azurara (1841, p. 57) faz referência à chegada de um pequeno carregamento de cativos na cidade de Lagos, trazidos por Gil Eannes das Canárias, no ano de 1433, para servir ao reino. A rapina de pessoas será recorrente a partir desta data, onde inicia o período chamado de “descobertas”, incentivado pela corrida expansionista.

A corrida expansionista iniciada tanto por Portugal e Espanha no século XIV, foi caracterizada pelo envio de várias embarcações na tentativa

de descobrir novas terras para o comércio ou domínio da região². Podemos evidenciar esta corrida pela tomada das Ilhas Canárias, as tentativas de conquista são marcadas já nos primeiros anos de 1310. Os ibéricos faziam comércio, através do estreito de Gibraltar, com a África, após a tomada de Ceuta pelos portugueses no ano de 1415. Entretanto, as Canárias representam um símbolo desta expansão, tanto pela insistente tentativa de conquista portuguesa e espanhola, pela verba investida nas incursões ou por uma busca constante do retorno deste investimento.

As Canárias representam um primeiro ensaio escravagista, de organização colonial e de trato com os nativos, por parte dos portugueses. Nesta busca pelo retorno e do lucro é que vai se dar a violência extrema contra a população autóctone e as primeiras experiências da plantação da cana-de-açúcar. A possibilidade de retorno do financeiro da cana, impulsionará portugueses para as demais ilhas e, por fim, as grandes navegações (GODINHO, 1952).

Iniciada no reinado de Dom Affonso IV, a corrida para descobrir novas terras é incentivada e pesadamente investida pela coroa³. São inúmeras as tentativas de ultrapassar os pontos navegáveis conhecidos mais ao sul da Costa Africana. O primeiro deste, conhecido como Cabo Não, foi vencido em 1417, o segundo o cabo Bojador somente em 1433. Várias empreitadas foram lançadas até 1441, data em que foi feito os primeiros raptos registrados por portugueses em terras africanas não conhecidas, na localidade de Rio do Ouro, por Antam Gonçalves⁴.

Em 1472 e 1473, Fernão de Pó e Lopes Gonçalves chegam as ilhas Formosa e Gabão (AXEL, 2017, s/p). Somente em 1483, ano em que alcançam o reino do Congo, com sua capital, Banza Congo, é que iniciará o co-

2 Fica evidente quando analisamos os motivos de Infante Dom Henrique de Avis para suas navegações: 1º conhecer as terras além das Canárias; 2º achando terras com cristãos ou sem perigo para navegar, trariam mercadorias e fariam comércio; 3º conhecer as forças dos mouros; 4º verificar se se achavam terras com cristãos e se algum príncipe necessitasse de ajuda contra os infiéis; 5º conversão ao cristianismo. Não o fizeram antes por medo das correntes, do desconhecido e de não achar terras possíveis de abastecer os navegadores. (AZURARA, 1841, p.50)

3 A expansão marítima portuguesa pode ser mensurada quando analisamos as tentativas dos reis portugueses em cruzar o Cabo Não e o Cabo Bojador. O primeiro era considerado intransponível e ponto mais ao sul navegável, nenhuma incursão enviada por Dom Affonso IV conseguiu cruzá-lo. Somente no ano de 1417, sob mando de Dom João I, atravessará 180 milhas ao sul, chegando ao Cabo Bojador, novamente considerado intransponível. Sucessivos envios de navios, com gastos altíssimos são referenciados por Azurara. Em 1436, Afonso Baldaia cruza o Cabo Bojador, chegando até O Rio do Ouro (AZURARA, 1841, p. 65).

4 Antam Gonçalves captura duas pessoas na sua incursão, um homem e uma mulher (AZURARA, 1841, p.79).

mércio português. As primeiras trocas são de manilhas de cobre e marfim congolês, por mercadorias portuguesas e serviços de conselheiros técnicos. Três anos após, nas ilhas de São Tomé e no Golfo da Guiné é que os portugueses vão desenvolver a indústria açucareira. Demandando mão de obra, na década de 1490, os portugueses, exigirão escravos para seus engenhos (HALL, 2017, p. 252).

O tráfico em larga escala na região vai iniciar após 1500, aumentando gradativamente entre 1520 e 1560, chegando a exportar até sete mil indivíduos escravizados por ano. Para os cativos, a situação é agravada quando o Rei do Congo, se converte ao cristianismo, batizado como Afonso I e a capital passou a chamar-se São Salvador. As rivalidades entre as potências europeias, traficantes portugueses e brasileiros, fragilizavam ainda mais o reino, que se via desmembrado pelo conflito dos funcionários portugueses e congolezes na busca por lucro (Idem, p. 254).

Em 1575 os portugueses concentram-se mais ao sul, fixando porto em Luanda, na busca por prata e cativos. Devido à instabilidade deixada na região pelos lusos, no ano de 1622 o Reino de Ngola⁵ se separa do reino do Congo (São Salvador). Com domínio português o novo reino vai ser o principal polo do tráfico de escravos da África Centro-ocidental.

M'Bokolo (2008, p. 260) aponta as causas da navegação e interesse no continente africano, principalmente pela Europa Ibérica. Primeiro, na busca do lucro no comércio; segundo a busca por produtos escassos na Espanha como trigo, ouros, ferro e açúcar, sendo este, o produto específico que levará as expedições escravagistas posteriores ao descobrimento do Brasil. O autor completa:

[...] a abertura do Atlântico foi uma operação de grande fôlego durante a qual a sede de ouro e a busca por especiarias, a audácia de navegadores portugueses, assim como de espanhóis e de italianos, interessados no lucro das operações [...] (Ibidem, p. 257)

Dos fins do século XV até o século XVI, a captura de escravizados não era, nem de longe, a atividade principal de renda portuguesa, onde a maioria dos cativos era adquirido pelo rapto. Contudo, no final do século XVI, ao menos dez por cento dos habitantes de Lisboa eram escravos (CARVALHO, 1999, p. 233). A regularidade do comércio aumentava entre estes séculos, assim: “A partir de 1644, as importações anuais de escravos capturados na Guiné tornaram-se regulares.” (Ibidem, p. 261)

5 Dongo, Ndongo ou Angola.

2 Escravidão

A islamização e a cristianização da Península Ibérica foram processos complexos, tanto religiosa como na organização social, antes e posterior a reconquista. A ocupação contou com milhares de soldados norte-africanos, empurrando a comunidade cristã para o norte. Na reconquista, o indivíduo muçulmano passou a representar a pilhagem, massacre e escravidão (BETHENCOURT, 2018, p. 55). Apesar de fortes traços culturais árabes permanecerem nas terras ibéricas, gradativamente, as restrições e segregações foram implementadas aos muçulmanos. O agravamento provocou a divisão étnica, além da religiosa (Ibdem, p. 56).

Destarte, o conjunto de referências teóricas, presentes na península, mesclava o pensamento cristão, judeu e islâmico. A literatura árabe, seus pensamentos e ensinamentos, foram gradualmente traduzidos a pedidos dos reis portugueses. O *Libro de las Cruces*, foi traduzido do árabe, próximo do ano de 1259 por Yehuda ben Moses. O livro original data do século VIII, com previsões astrológicas que guiavam árabes e berberes. Em dado momento do livro, comentam-se as diferenças dos povos, conforme a sua posição geográfica e o tipo de clima. Os povos romanos e indianos, de clima temperado, seriam nobres. Mas, aqueles que estavam em zonas quentes e secas, como os etíopes e povos próximos, teriam suas peles negras, não teriam o espírito desenvolvido, nem senhor ou leis, não se desenvolveria ciências e não poderiam ser considerados como povos organizados (MACEDO, 2001, p. 4)

A literatura medieval, impulsionada pelo fervor religioso, ensinava por analogias que ligassem os povos à cristandade, com a África não foi diferente. Houve argumentações ligando os africanos aos descendentes de Abraão:

Nas Antiguidades judaicas, de Flávio Josefo, consta que Aphas e Iaphras, descendentes de Abraão, juntaram-se à expedição de Hércules na conquista da Líbia. Alfonso, o Sábio, valeu-se da obra anterior ao discorrer longamente sobre a linhagem abrahâmica. Segundo este, o patriarca casou-se com Cetura depois da morte de Sara, e com ela teve os filhos Zaura, Vexam, Madam, Jesbet e Sue, os quais povoaram a Arábia. Baseado em outros autores antigos, afirma que os nomes dos filhos do casal seriam Efram, Surim e Afram - governante da África. Afram prestara auxílio a Hércules e depois entregara-lhe a filha em casamento. Sofom, filho de Hércules e Etéia, portanto neto de Afram, conquistou toda a Berbéria, quer dizer, o norte da África. (Ibidem, p. 12)

No decorrer do século VI, se apoia a teoria de que a terra foi povoada por descendentes de Noé, sendo a África lar dos descendentes de Cam, filho amaldiçoado de Noé⁶. No século XII, esta ideia já está cristalizada, possuindo eficácia simbólica. A procura de explicações para a existência e funções dos povos na bíblia, se engendra com a hipótese dos filhos de Cam. Assim como há três essências da trindade, existem as ordens que Deus instituiu, os *oratores* a Sem, os *bellatores* a Jafet e os *laboratores* a Cam. (Ibidem, p. 13)

O imaginário do século XV, retratava o negro segundo as premissas religiosas, justificando a inferiorização. Os estereótipos eram negativos e apresentavam uma população com traços bizarros e monstruosos, “Tanto nas obras de autores cristãos quanto na tradição islâmica os negros eram situados na escala mais baixa da humanidade.” (Ibidem, p. 16)

A inferiorização do negro ganha volume expressivo no final do século XV, propriamente para justificar o aprisionamento, exploração e violência contra estes. Os europeus utilizam o mesmo argumento sagrado que os muçulmanos, para escravizar os africanos. As escrituras descrevem a maldição de Cam e a detração de seus herdeiros, enquanto os muçulmanos usavam a jihad e os escravos serviriam as causas de Allah, descreve assim os autores Albuquerque e Fraga Filho (2006, p. 16): “Eram as guerras santas, as jihad, destinadas a islamizar populações, converter líderes políticos e escravizar os “infiéis”, ou seja, quem se recusasse a professar a fé em Alá”. Podemos encontrar nas Crônicas de Azurara (1841, p. 93) as evidências deste embasamento sagrado cristão:

E aquy avees de notar que estes negros postoque sejam Mouros como os outros, som porem servos daqueles, per antiigo costume, o qual creo que seja por causa da maldição, que depois do deluyvo lançou Noe sobre seu filho Caym, pella qual o maldisse, que sua geeraçom fosse sogeita todallas outras geeraçooes do mundo, da qual estes descendem, segundo screve o arcebispo dom Rodrigo de Tolledo, e assy Josepho no livro das antiguidades dos judeus, e ainda Gualtero, com outros autores que fallarom das geeraçooes de Noe depois do saimento da arca.

A visão do lucro que poderia surgir do cativo, fazia com que leituras tendenciosas das escrituras sagradas, de ambas religiões, justificassem a escravidão do negro. (M'BOKOLO, 2008, p. 262). A disseminação da tipologia do negro, foi amplamente utilizada nas obras enciclopédicas do medievo, “tanto na tradição cristã quanto na tradição islâmica” (MACEDO, 2001, p. 5)

6 Cam foi o filho que zombou da nudez do pai embriagado, tendo sido amaldiçoado.

Em Portugal, os indivíduos que eram propriedade de outra, eram chamados de *cativos*, depois da reconquista da Península Ibérica, alcunhados de *mouros* e durante o século XV, no tráfico atlântico, passaram a ser denominados de *escravos* – o termo passa a denominar o negro. Próximo da década de 1650, os termos da língua inglesa, *servants* e *slave*, se diferenciavam, sendo que o termo *slave* aproximando-se do conceito de “escravizado negro”. No Brasil, a língua geral – misto de línguas de base indígena, codificada por jesuítas – diferenciava as palavras *miaçuba* e *tapuigya* para cativos, *tapanhuno* para “escravo negro”. (ALENCASTRO, 2000, p. 145)

Na cunhagem de uma visão distorcida do negro, em que partes do mundo (não somente o ocidente) articulam em volta dos africanos, a fim de satisfazer a necessidade de transformá-los em coisa, encontra a justificativa na tornar o ser vivo em mercadoria. Mbembe (2014, p. 77) salienta que a disseminação e insinuação da total inferioridade, de mentiras e de fantasias em torno do negro, cria uma carapaça, um invólucro que destrói o seu portador. Toda a alegoria, fantasia, da criação de um ser mítico, bruto, “carne humana e carne animal”, transforma o homem africano em objeto, coisa, dominado pela emoção e desprovido de intelecto. (Idem, p. 76).

O processo de despersonalização ou dessocialização, para tornar o indivíduo em coisa e vendável, deve retirá-lo de sua comunidade e inseri-lo em outra, completamente estranha. A frequência da repetição e do trato do mundo para com o africano possibilita a banalização desta condição e sua total coisificação, autorizando a violência extrema e seu aprisionamento (ALENCASTRO, 2000, p. 144).

3 Escravos domésticos angolanos

A escravidão angolana já existia, assim como em todo o continente e em diferentes partes do mundo antigo. Diferente em muitos aspectos da escravidão imposta por europeus e até mesmo dos países do Norte ou do oriente, onde os muçulmanos possuíam o controle das rotas comerciais.

O escravismo Centro-africana, conforme conceitua Filipe Carvalho possui caráter limitado, ou seja, o sujeito que sofre a pena não perde sua condição de humano, não é transformado em objeto:

Além de não determinar o desenraizamento cultural que resultava do transporte para uma terra completamente estranha, não reduzia o escravo à condição de simples executante de tarefas árduas e prolongadas. (Idem, 234).

Conforme o autor, a escravidão se dava através de aprisionados de

guerra, criminosos graves, adquiridos por herança e em feiras.

Autores como Wlamyra Albuquerque e Fraga Filho (2006, p. 14) caracterizam esta prática como escravidão doméstica, onde o aprisionamento de vencidos em conflitos era comum. Trabalhando no campo e auxiliando no sustento do grupo, os escravizados representavam prestígio para os possuidores, as mulheres eram a preferência, pois, seguidamente tinham filhos com os senhores. A linhagem das escravas que nasciam no círculo familiar dos senhores, com o tempo, era incorporada ao grupo perdendo a condição servil. As crianças também eram buscadas, por facilidade de assimilação das regras do grupo raptor e por criar vínculo afetivo com a nova família. (Idem, p. 15).

O emprego do escravismo de caráter limitado anterior à chegada dos europeus, justificou a tomada de assalto e violência empregada pelos raptos portugueses, abastecendo o tráfico negreiro. As feiras significavam abastecimento constante de escravizados para os portugueses, onde os angolanos eram enviados para Portugal, Índia e Brasil. (CARVALHO, 1999, p. 234). A predação portuguesa muda a lógica escravista africana, alterando as formas dos autóctones adquirirem os cativos. O ataque a vilas e outras famílias tornaram-se comum após o tráfico de escravos ganharem grandes proporções (ALBUQUERQUE; FRAGA FILHO, 2006, p. 15).

Houve uma profunda mudança estrutural nas comunidades africanas, devido ao comércio de escravizados. Alguns Estados se organizaram em torno da arrecadação de cativos, como Matamba, Caçanje e Dongo (territórios próximos ao centro do Estado angolano), que mantinha estreito contato com os traficantes, fazendo o intermédio entre o interior e o litoral (ALENCASTRO, 2000, p. 118).

4 Algumas características da escravidão no Brasil

Estipula-se que 11 milhões de seres humanos, oriundos da África, foram retirados de sua terra natal e enviados, como prisioneiros, para as Américas (Idem, p. 39). Porém, outros autores podem apontar de 9,55 até 15, 4 milhões de pessoas (HALL, 2017, p. 69), o número, mesmo que aproximado, de africanos retirados de suas terras são quase impossíveis de saber, adotaremos o número de 11 a 13 milhões.

No Brasil, o tráfico de escravizados perdurou por mais de três séculos, aproximadamente quatro milhões de indivíduos africanos chegaram aos portos brasileiros (KLEIN, 1987, p. 129). O número de escravos é crescente ou estável durante todo o período do tráfico atlântico (com pequenos aumentos ou diminuições de acordo com o ano), mesmo na denominada

“crise do sistema colonial”. Herbert Klein (1987, p. 134) explica: “Intervalos ou declínios mais agudos ao longo desse século [XIX], contudo, parecem ter sido provocados por tentativas do governo de controlar o tráfico”.

Torna-se complexa qualquer estimativa dos locais de origem ou etnia das pessoas que foram escravizadas, os documentos oficiais, raramente precisos com as regiões de origem, são incompletos e não contemplam todas as pessoas que foram embarcadas, vale lembrar que havia grande fluxo de navios sem registro. Outros meios que foram utilizados por estudiosos da diáspora africana foi o estudo da cultura, língua, religião, visão de mundo ou culinária para distinguir e estipular a região original. Entretanto, como salienta Gwendolyn Hall (2017, p. 62), estas são características culturais duradouras, mas muito difundidas entre os povos, sendo de extrema dificuldade distinguir entre as nuances e especificidades que cada etnia dá para cada característica.

A demanda por escravizados é advinda da economia, todavia, diferente do que se imagina, a especialização da mão-de-obra em certas áreas – como a mineira – foi indispensável para a economia das colônias portuguesas e espanholas (Idem p. 56). Podemos compreender que as colônias foram bem-sucedidas devido à especialização e habilidades na conquista de riquezas de seus escravizados. O declínio na produção açucareira da ilha de São Domingues⁷, o crescimento de Minas Gerais e o início da exploração cafeeira mantém o fluxo constante de cativos. Os mercados regionais compensavam os declínios do tráfico no século dezenove (KLEIN, 1987, p. 134).

No Brasil do século posterior a invasão européia, a produção de açúcar era, sem dúvida, o que regia a economia do país. Essa produção açucareira e o trato do engenho necessitava de mão de obra em grandes quantidades, visto o baixo desenvolvimento tecnológico da produção, a mão de obra escrava abundante também atrasava a implementação tecnológica. A colônia concentra-se na produção de valores de troca, destinados para a aquisição de africanos adultos, do que a própria produção para a economia mundial. (ALENCASTRO, 2000, p. 149)

A exploração do tráfico de escravizados para o Brasil era exclusiva de negociantes portugueses, onde junto com os descobrimentos (invasões) formavam grande receita para Portugal. Em meados do século XVIII, traficantes que residiam no Brasil iniciaram, gradativamente, sua própria exploração:

7 “São Domingos deixa de ser um dos maiores competidores na produção de açúcar. Esse fato, aliado ao contínuo crescimento da economia diversificada de Minas Gerais, foram provavelmente os fatores fundamentais para o acentuado crescimento dos desembarques de escravos no início do século dezenove.” (KLEIN, 1987, p. 134).

No século XVIII, o comércio para Benguela e Luanda já era feito diretamente do Brasil, sem a intermediação exclusiva de comerciantes portugueses. Por isso mesmo, os traficantes constituíram parte importante dos grupos dominantes da colônia, ocupando postos políticos estratégicos para a manutenção e ampliação do comércio de gente (ALBUQUERQUE; FRAGA FILHO, 2006, p. 41).

Sobre a chegada destes indivíduos nos portos, os autores Wlamyra Albuquerque e Walter Fraga Filho (Idem p, 53) descrevem com muita nitidez a situação horrenda que estas pessoas deveriam suportar:

Após a longa travessia oceânica, os africanos desembarcavam nos portos do Brasil. Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e São Luís eram os grandes portos importadores e redistribuidores de escravos. [...] Se houvesse compradores suficientes, eram imediatamente leiloados perto da alfândega. Mas a maioria dos cativos seguia para os armazéns situados geralmente próximos às áreas portuárias daqueles centros urbanos.

E completa:

Devido aos rigores da travessia, os africanos chegavam quase invariavelmente magros e debilitados, com feridas na pele, brotoejas e sarna. As crianças geralmente apresentavam barrigas inchadas em consequência de vermes e da desnutrição. Quando a epidemia de oftalmia, uma inflamação dos olhos, disseminava-se a bordo, era comum os vendedores puxarem pela corda extensas filas de escravos quase ou completamente cegos, amarrados e tropeçando uns nos outros até os armazéns. (Idem, p. 53)

A prática portuguesa no tráfico atlântico era mesclar pessoas de várias etnias, o que, por muito tempo, foi visto por historiadores como mecanismo contra as rebeliões, evitando as possibilidades de motim, assim por haver grande variedade de etnias nas Américas, a historiografia entendeu como ferramenta antimotim. O que é contestado por Hall (2017, p. 114), que analisa a variedade dos grupos étnicos, principalmente, como sendo o resultado do afunilamento dos cativos de várias regiões nos portos e algo intrínseco à necessidade de escravos especialistas em diversas áreas.

No século XVI, por exemplo, os portugueses deportavam indivíduos de várias etnias (manjacas, balantas, bijagos, mandigas, jalofos, entre

outros) dos portos da Senegâmbia, conhecida na época por Guiné. Já na metade do século XVIII, a maioria das deportações ocorria nos portos angolanos de Luanda, Benguela e Cabinda (Ibidem, p. 44). A África Central foi a principal fornecedora de escravos para as Américas, vindos dos reinos de “[...] Kongo, Ndongo (Angola), Matamba, Loango, Kakongo, ngoyo, Teke e outros países da sub-região.” (AXEL, 2017, s/n). A procura por habilidades específicas pode ser exemplificada nas motivações de compra dos senhores de escravos, sendo algumas etnias mais requisitadas para trabalhos específicos, como o processamento do anil, mineração ou agricultura. (HALL, 2017, p. 130).

Os portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e São Luís eram os grandes recebedores de escravos, estes também enviavam para diversas regiões da colônia. Os portos de Salvador e Recife abasteciam a região norte, Amazônia, Pará e uma minoria para outras regiões e Belém e São Luís enviavam para os rincões da Amazônia. O Rio de Janeiro remetia um enorme contingente para as Minas Gerais, entretanto, Salvador poderia encaminhar escravos para compensar a falta em outros portos, ocorria que muitas vezes os cativos faziam a jornada a pé até as minas, sendo também outro destino os cafezais paulistas e os campos rio-grandense. Os escravos que chegavam ao Rio Grande ainda poderiam ser contrabandeados para o Chile, Argentina, Bolívia e Uruguai (ALBUQUERQUE; FRAGA FILHO, 2006, p. 53).

5 Peculiaridades dos escravizados no Rio Grande do Sul

Podemos verificar, nos últimos estudos, um viés diferente do apresentado na historiografia clássica rio-grandense (OSÓRIO, 2005, p.2). A quantidade e a extensão das “estâncias” acomodam, nas suas atividades pastoris e agrícolas, um grande número de escravos. No estudo de Helen Osório (Idem), sobre o levantamento dos inventários da província do Rio Grande, nos anos de 1765 a 1825, cerca de 87% dos inventariados possuíam escravizados⁸. Na investigação de Gabriel Berute (2006, p. 40), foi exposto o número de escravizados enviados do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul, nos anos de 1786 a 1824, somando 30.266 escravizados. Mesmo com o extravio de muitos documentos que comprovem o número real de indivíduos enviados, fica evidente que as terras de Rio Grande de São Pedro recebiam um número elevado de escravizados.

8 Para comparação, no Rio de Janeiro no período de 1810 a 1830, 90% dos inventariados possuía escravos. Em Buenos Aires, Argentina, nos anos de 1750 a 1815 51% dos produtores possuía escravos.

O que corrobora a esta visão, são os levantamentos de Fábio Kuhn (2006, p. 136), onde das 202 unidades de censo do ano de 1797, um quarto não possuía escravos, mais da metade possuía até cinco escravos, somente quinze possuía mais de dez e o maior proprietário possuía 32 cativos. Porém, assistimos os pequenos produtores com número baixo de escravizados, enquanto no século XVIII, “os grandes proprietários escravistas do Continente já eram senhores de planteis maiores do que aqueles encontrados em Viamão, possuindo os maiores mais de meia centena de cativos.” (Ibidem, p. 137)

No que hoje é o Rio Grande do Sul, 48% dos escravos eram africanos recém-chegados (denominados à época de *boçais*), que desembarcavam no porto do Rio de Janeiro, antes de entrarem a venda na praça do porto (FLORENTINO, 2009, p. 98), porém, a maioria era fruto do tráfico interno, ou seja, a capitania de Rio Grande era abastecida, em sua maioria (52%), por filhos de escravos africanos nascidos no Brasil. O tráfico interno evidenciava-se ao analisar as origens dos indivíduos que aqui chegavam (OSÓRIO, 2005, p.6). Nos anos de 1790 até 1805, 47% dos cativos, reclusos nos campos do sul eram nascidos na África e 53% são de crioulos. Nos anos de 1810 a 1825 a proporção se mantém, 48% para africanos e 52% de crioulos, resultantes do tráfico interno (Idem, p.16).

Nos gráficos apresentados por Gabriel Berute (2006, 51), os períodos de 1790-1805, apenas 12% eram crioulos e nos anos de 1809-1824, somente 5%. A análise dos dados apresentados por dois estudos distintos, sendo uma discrepância grande nos números, reafirma a existência ativa do tráfico interno. Pois, sendo que nos documentos oficiais de saída dos portos do Rio de Janeiro, não constam a presença de crioulos e nos inventários, fontes consultadas por Helen Osório, revelam a presença significativa de crioulos, evidenciando, assim, a existência da forma alternativa de adquirir os escravizados.

Na Bahia, os principais contingentes chegavam da África Ocidental e eram nomeados de: *mina, costa, calabar, guiné, São Tomé, Cabo Verde*. Os *minas* eram oriundos da Costa do Benin, saíam dos portos de *Jaquin, Ajudá, Popo, Apá e Onim* (ALBUQUERQUE; FRAGA FILHO, 2006, p. 45). A presença em grande número de descendentes destes grupos nos registros judiciais, demonstram um comércio pouco documentado, nas palavras de Helen Osório (2005, p. 6): “A significativa presença dos escravos da África Ocidental indica a existência de rotas comerciais (contrabando?) importantes entre o Rio Grande do Sul e Bahia, até agora não conhecidas”.

O Rio de Janeiro, por sua vez, recebia africanos do centro-oeste do continente, denominado Congo-Angola e posteriormente Moçambique,

estes eram embarcados novamente para compor o quadro de mão de obra da região sul (KLEIN, 1987, p. 9). Segundo Manolo Florentino (2009, p. 99), a porcentagem de pessoas que saía dos portos do Rio de Janeiro para as terras Rio-grandense eram 4% a 2%⁹. Nos documentos onde há explícito o porto de saída da África ou origem do cativo¹⁰, consta os termos como: *angolas, benguelas, cabindas, cassanges, congos e moçambiques*. Esta prática comum no Brasil, muitas vezes, era incorporada ao nome da pessoa, os portos de Cabinda, Rio Zaire ou Benguela, assim como os outros, foram usados para identificar a origem do indivíduo (HALL, 2017, p. 85).

Deve-se considerar também, a participação norte-americana no envio de cativos para os portos de brasileiros. No período de 1831 a 1850, 58% das embarcações pertencentes ao tráfico de escravos eram de origem norte-americana (KUNIOCHI, 2015, p. 12). A participação avolumada dos capitães norte-americanos, ocorre pelo lucro, sendo que as transações ocorrem em dinheiro, ficando ainda reservado uma porcentagem, para cada escravizados que eram desembarcados nos portos do Rio de Janeiro, advindos de um navio com bandeira dos Estados Unidos (Ibidem, p. 14)

Uma constante nos possuidores de escravizados, das quais se encontra comerciantes lavradores, estancieiros que se dedicam a agropecuária, com residência rural e urbana, parte de sua riqueza provinha da posse do próprio escravizado, sinal de poder e hierarquia social (XAVIER, 2010, p. 16)

O que necessita ser observado são as generalizações que os contrabandistas - ou quem registrava os africanos - cometiam na descrição da origem. Como os contrabandistas não tinham ou não queriam acessar o interior das regiões africanas, dependiam do transporte dos prisioneiros por meio dos *pumbeiros*¹¹, estes seriam levados para as regiões portuárias ou para as feiras. Os prisioneiros poderiam vir de muito longe, até mesmo de reinos diferentes, mas eram registrados por seu porto de embarque (HALL, 2017, p. 105). Até o século XVII, angolanos escravizados teriam que caminhar dois meses até o porto do tráfico, se esperava, ainda, mais cinco meses para o embarque e mais dois de travessia. Assim, quando desembarcava no

9 Resumo dos Mappas de Importação e Exportação. 1808-1814. Arquivo Nacional Junta do Comércio caixa 448 pacotes 1; Inventários Post-Mortem 1789-1830 (Arquivo Nacional) (FLORENTINO, 2009, p. 99).

10 Segundo levantamentos de Berute (2006, p. 51), nos anos de 1788-1802, dos 3.294 escravizados que desembarcaram no Rio Grande, apenas 3% foi possível definir o local de origem.

11 As feiras onde ocorriam as vendas dos cativos eram chamadas de pumbos, os pumbeiros eram escravos portugueses que tinha a incumbência do deslocamento dos presos até os pumbos (CARVALHO, 1988, p. 235).

Brasil o escravizado angolano já possui quase um ano de cativo. No final do século XVI o período de “quarentena” ou prazo para “enjeitar” o escravo era de quatro meses. No século XVII, por volta de um mês de aguardo, já no final de XVIII, as exigências do mercado motivaram a redução para apenas oito dias (ALENCASTRO, 2000, p. 147).

Todavia, no Brasil e na América Espanhola fica comprometido o estudo da descendência pelo nome africano, pois normalmente os escravizados eram rebatizados com nomes cristãos na chegada ou na partida dos portos (HALL, 2017, p. 109).

O tráfico interno foi importante na mistura das etnias das capitânicas, principalmente após 1850, onde já havia a imposição do fim do tráfico de escravos, porém, mesmo com a proibição continuava intenso (XAVIER, p. 17). O tráfico inter-regional, como chama Herbert Klein (1987, 145), revela que o fluxo de deslocamento dos escravos não era exclusivo dos portos da região norte para o sul. Assim, há a saída de escravos adultos das zonas pastoris para as lavouras cafeeiras no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, a tendência era enviar os escravos para regiões com setores econômicos mais avançados. Entretanto, diferente de Klein (1987, p. 145), que vê o tráfico interno como de menor expressão, Manolo Florentino (2009, p. 101) entende que a revenda de cativos move uma ampla rede de comércio, guiada por uma elite mercantil, que compreendia também o tráfico transatlântico.

A região de Angola foi a principal exportadora de escravos para o Brasil e notamos a relevância de sua presença, também na capitânia de São Pedro, atual Rio Grande do Sul. Entre os anos de 1765-1825, 50% dos escravizados documentados eram da citada região, destes, 26% provinham de Benguela e Ganguela (Angola Sul) e 24% de Camundá, Cassange, Rebolo, Quiçamá e Baca (Angola Norte). A presença dos outros 50% está distribuído entre as demais etnias (OSÓRIO, 2005, p. 16). Aqui chegando poderia assumir qualquer trabalho, não havendo cuidado ou distinção por derivar-se de uma região específica da África.

Sobre as atividades dos cativos, podemos remeter a algumas especializações. Os registros de inventários – apesar de apenas 12% destes conterem a especialização do escravo - demonstram atividades como: domador, sapateiro, carpinteiro, campeiros ou “peões de campo”, marinho, lavrador e falquejador. A grande maioria dos registros apenas menciona as atividades de “campeiro” (OSÓRIO, 2005, p.10), “roceiro” e “doméstico” (ZARTH apud XAVIER, 200, p. 23). Porém, nas propriedades onde exerciam mais de uma atividade econômica, é comum o uso de escravos em distintas funções.

A amplitude das estâncias, determina também a idade dos cativos. A preferência na pecuária era por jovens, a idade média era de 24 anos, mas encontramos cativos de 10 anos nas lidas, sendo o mais velho com 53 anos (OSÓRIO, 2005, p.11). Nas fazendas onde existe mais de duas mil reses, é alto o índice do gênero masculino, ocupando diversos postos de trabalho. Nas pequenas e médias (500 a 1000 reses) mantinha-se um maior número de crianças e mulheres – entre estes, figuram majoritariamente crioulos (XAVIER, 2001, p. 23).

Nos centros urbanos a presença do escravizado também é notória, sendo as atividades comuns, as variações de “doméstico”, “de ganho”¹² ou “alugados”¹³, mas não é incomum perceber cativos urbanos nas funções de “lavradores” e “roceiros” (Ibidem, p. 24).

Angola foi a região que mais proveu escravizados durante o tráfico atlântico e é natural a presença massiva nas províncias do centro e sul do país – regiões para onde os cativos eram encaminhados após a chegada no porto do Rio de Janeiro. Porém, diferente do que foi registrado por antigos historiadores, o Rio Grande do Sul mantinha grande quantidade de mão de obra escrava no campo. A documentação dos inventários corrobora essa versão e, acima de tudo, prova a quantidade de outras etnias presentes, frutos do tráfico interno.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os primeiros contatos entre os portugueses e angolanos, mesmo nos seus primórdios, visavam o comércio, se não de produtos exóticos, seria os próprios homens a mercadoria. Para tanto, foi necessário transformar o indivíduo em coisa, em objeto, colar em estratos diferentes. A tipificação do homem de acordo com a cor de sua pele é mecanismo justificador de ações predatórias e que busca o ganho. O tráfico de escravos, atividade lucrativa, enriquecia muitos homens transformando os escravizados em propriedade e trabalho bruto em lucro.

A chegada dos portugueses e o início do tráfico atlântico, altera de forma definitiva a lógica de aquisição dos escravos no território africano. O saque as vilas pequenas, alimentava as feiras ou pumbos, de onde os contrabandistas levavam até os portos para embarque e envio para as Américas. No Brasil, os portos da Bahia recebiam contingentes da África Ocidental, no Rio de Janeiro desembarcavam pessoas escravizadas Centro-africanas,

12 Quando tinham uma relativa autonomia para contratar seus serviços devendo parte do valor ganho a seus senhores

13 Quando o senhor alugava seus serviços a terceiros

estas, por sua vez, eram reembarcados para o Sul da colônia. Entretanto, o fluxo não era exclusivo, alimentado pelo tráfico interno de escravos, indivíduos saíam da região baiana para o sul, assim como das províncias sulistas para a região cafeeira, movimentando um mercado lucrativo, amalgamando as etnias e suas culturas.

A compreensão da origem de nossa população perpassa o estudo da diáspora. Assim, concluímos que houve um grande número de indivíduos das etnias que contemplam o Reino de Ngola e Congo em todas as regiões do país, porém existe a presença massiva de outras etnias nos documentos oficiais, o que corrobora a tese do grande tráfico interno que havia na colônia. A população brasileira e rio-grandense está permeada por uma diversidade de etnias, línguas, culturas e cosmovisões que foi produzida pelo próprio sistema escravista. O mesmo sistema que alimentava o tráfico interno e servia para manter os cativos como objetos, alastrou tais etnias por todo território brasileiro, sendo nossa sociedade fruto deste trânsito de vidas humanas.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, W; FRAGA FILHO, W. *Uma História do Negro no Brasil*. Brasília: Fundação Cultural Palmares, 2006.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- AXEL, S. T. J. Às Origens dos Escravizados Bantu de África Central Deportados às Américas dos Séculos XVI-XIX. *Simpósio Nacional de História*, 24, 2017, Brasília.
- AZURARA, G. E. *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*. Paris: J. P. Aillaud, 1841.
- BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- BETHENCOURT, Francisco. *Racismos: das cruzadas ao século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- CARVALHO, Filipe. Aspectos do Tráfico de Escravos de Angola Para o Brasil no Século XVII: 1. prolegómenos do inferno. In: BARROCA, Mário. (Org.) *Carlos Alberto Ferreira de Almeida: in memoria* Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999. p. 233-248.

- FLORENTINO, Manolo. Tráfico Atlântico, Mercado Colonial e Famílias Escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c. 1790-c.1830. *História: Questões & Debates*. Curitiba, n. 51, p. 69-119. jul./dez. 2009
- GODINHO, V. M. A Economia Das Canárias Nos Séculos XIV e XV. *Revista de História USP*, São Paulo. v. 4, n. 10, p. 311-348, 1952.
- HALL, Gwendolyn. *Escravidão e Etnias africanas nas Américas: Restaurando os elos*. Petrópolis: Vozes, 2017.
- KUNH, Fábio. “Gente da fronteira: sociedade e família no sul da América portuguesa – século XVIII”. In: GRIJÓ, KUHN, GUAZZELLI e NEUMANN (org.). *Capítulos da História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Editora da UFRGS, 2004. p. 47-74.
- KUNIOCHI, Marcia Naomi. Comércio e tráfico no porto de Rio Grande, em meados do século XIX. *Congresso Brasileiro de História Econômica*, 11, 2015. Vitória.
- MACEDO, José Rivair. Os filhos de Cam: a África e o saber enciclopédico medieval. *SIGNUM: Revista da ABREM*, Vol. 3, p. 101-132, 2001.
- MBEMBE, Achille. *Crítica da Razão Negra*. Lisboa: Antígona, 2014.
- M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: história e civilizações*. Tomo I. Salvador: EDUFBA, 2008.
- OSÓRIO, Helen. Fronteira, escravidão e pecuária: Rio Grande do Sul no período colonial. *Jornada de História Regional Comparada*, 2, 2005. Porto Alegre.
- XAVIER, Regina Célia Lima. A escravidão no Brasil Meridional e os desafios historiográficos. In: SILVA; SANTOS; CARNEIRO (org.). *RS Negro: Cartografia sobre a produção do conhecimento*. Porto Alegre, EDIPUCRS, 2010. p. 15-31.