



Associação Brasileira para
a Proteção dos Direitos
Editoriais e Autorais

RESPEITE O AUTOR
NÃO FAÇA CÓPIA

Preencha a **ficha de cadastro** no final deste livro
e receba gratuitamente informações
sobre os lançamentos e promoções da
Editora Campus.

Consulte também nosso catálogo
completo e últimos lançamentos em
www.campus.com.br

A ÁFRICA E OS AFRICANOS NA FORMAÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO

1400 - 1800

Coordenação Editorial
Mary Del Priore

Tradução
Marisa Rocha Motta

Revisão Técnica
Márcio Scalercio

*Professor Titular da Universidade Candido Mendes
Professor do Departamento de Economia da PUC - Rio*



Do original:

Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800

Tradução autorizada do idioma inglês da edição publicada por

The Press Syndicate of the University of Cambridge

Copyright © 1992, 1998 by John Thornton

© 2004, Elsevier Editora Ltda.

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9.610 de 19/02/98.

Nenhuma parte deste livro, sem autorização prévia por escrito da editora,

poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados:

eletrônicos, mecânicos, fotográficos, gravação ou quaisquer outros.

Copidesque

Ivone Teixeira

Editoração Eletrônica

DTPPhoenix Editorial

Revisão Gráfica

Roberto Mauro Facce

Projeto Gráfico

Elsevier Editora Ltda.

A Qualidade da Informação

Rua Sete de Setembro, 111 — 16º andar

20050-006 — Rio de Janeiro — RJ — Brasil

Telefone: (21) 3970-9300 Fax (21) 2507-1991

E-mail: info@elsevier.com.br

Escritório São Paulo

Rua Elvira Ferraz, 198

04552-040 — Vila Olímpia — São Paulo — SP

Telefone: (11) 3841-8555

ISBN 85-352-1284-1

Edição original: ISBN 0-521-62724-9

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte.
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

T414a Thornton, John Kelly, 1949-
A África e os africanos na formação do mundo Atlântico,
1400-1800 / John Thornton; tradução de Marisa Rocha Mota. —
Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
il.

Tradução de: *Africa and africans in the making of the Atlantic
world, 1400-1800, 2nd ed*
ISBN: 85-352-1284-1

1. Escravidão. 2. África — Relações — Europa. 3. Europa —
Relações — África. 4. África — Relações — América. 5. América
— Relações — África. 6. Europa — História — 1492-1648.
I. Título.

CDD - 303.482
CDU - 316.421

03-1728

04.05.04.07

5 4 3 2 1

Sumário

Prefácio à 2ª edição 7

Abreviações 9

Mapas 10

Notas dos mapas 1-3 15

Introdução 41

Parte I

Os africanos na África 51

1. O nascimento do mundo atlântico 53
2. O desenvolvimento do comércio entre europeus e africanos 87
3. A escravidão e a estrutura social na África 122
4. O processo de escravidão e o comércio de escravos 153

Parte II

Os africanos no Novo Mundo 187

5. Os africanos nas sociedades coloniais do Atlântico 189
6. Os africanos e os afro-americanos no mundo atlântico:
vida e trabalho 216

7. Grupos culturais africanos no mundo atlântico 253
8. As transformações da cultura africana no mundo atlântico 279
9. Religiões africanas e o cristianismo no mundo atlântico 312
10. Resistência, fugas e rebeliões 355
11. Os africanos no mundo atlântico no século XVIII 394

Índice 431

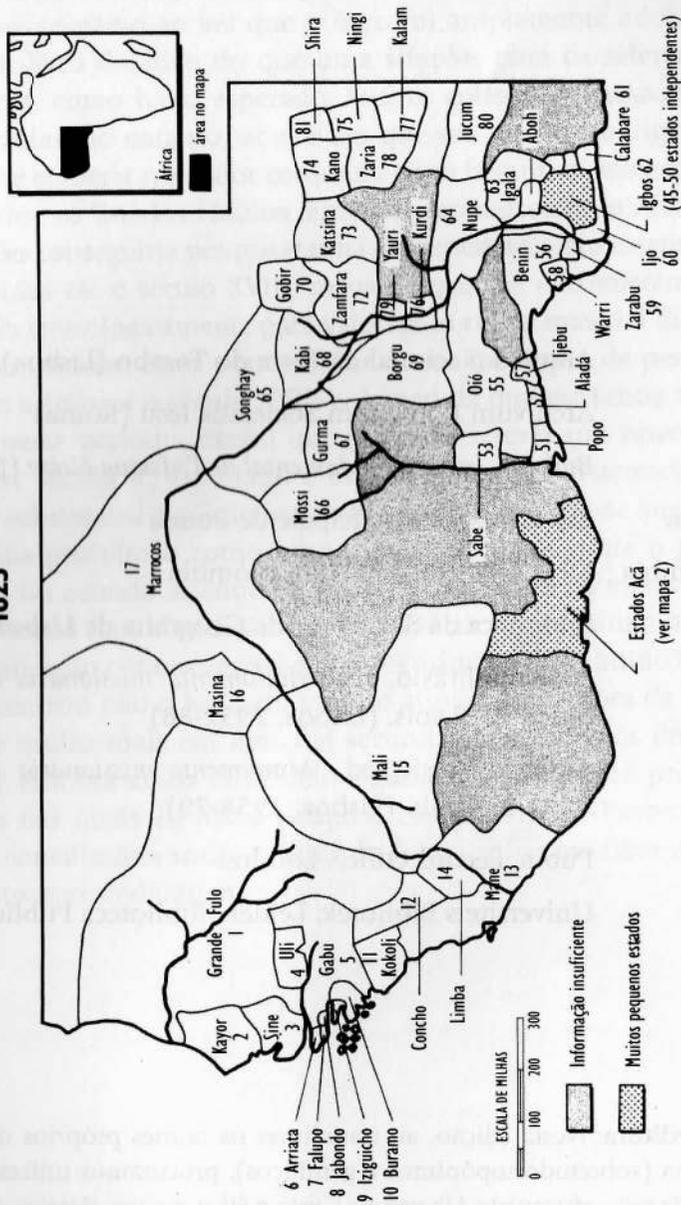
Prefácio à 2ª edição

QUANDO COMECEI A ESCREVER ESTE LIVRO EM 1984, imaginei que estaria realizando um trabalho com um razoável nível de especialização para acadêmicos e alguns leigos interessados na inserção da África no esquema braudeliano da história atlântica que me inspirara. Para mim, seria um livro de referência para historiadores não-africanistas e se basearia em grande parte em uma leitura minuciosa de fontes primárias. Com esse objetivo, originalmente ele cobriria o período até 1650 (o limite no qual eu conseguiria lidar com as fontes de forma compreensível) e se restringiria à África, área de minha especialidade. De fato, o primeiro esboço do livro tinha só um breve capítulo sobre a contrapartida americana.

Gradativamente, persuadi-me de que o livro seria mais útil se fosse mais ambicioso e, ao tomar forma na edição publicada em 1992, acrescentei uma seção mais extensa e elaborada sobre as Américas no lugar do capítulo original. Estendi também o período para 1680, em razão de ter poucos porém importantes fatos para relatar sobre os primórdios da América do Norte colonial.

Ao expandir os limites territoriais e temporais do livro, reconheci com vagar e relutância que nunca poderia lidar com as fontes primárias de forma compreensível, em especial sobre o lado americano do oceano. Entretanto, ainda tinha o projeto de pesquisar a fundo uma grande amostra de fontes primárias como uma meta, mesmo sobre as Américas. Por essa razão, pus à parte sugestões de que o livro ficaria melhor se se entendesse até 1800, sobretudo porque me permitiria escrever mais so-

ESTADOS DA ÁFRICA OCIDENTAL 1625



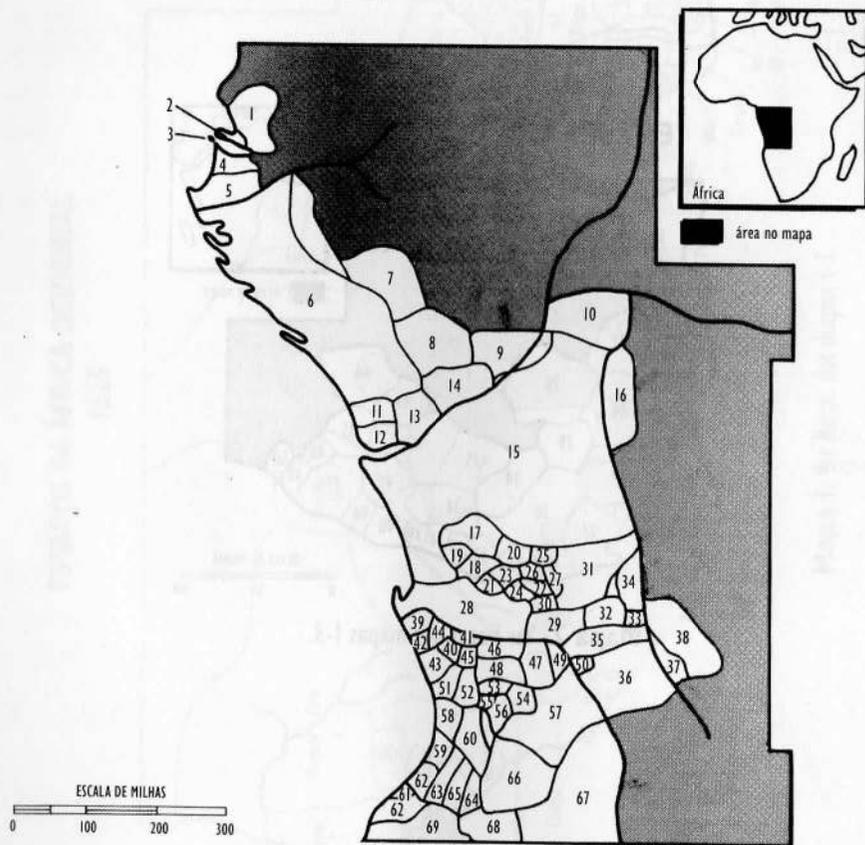
Mapa 1. Ver Notas dos mapas 1-3.

ESTADOS ACÃ



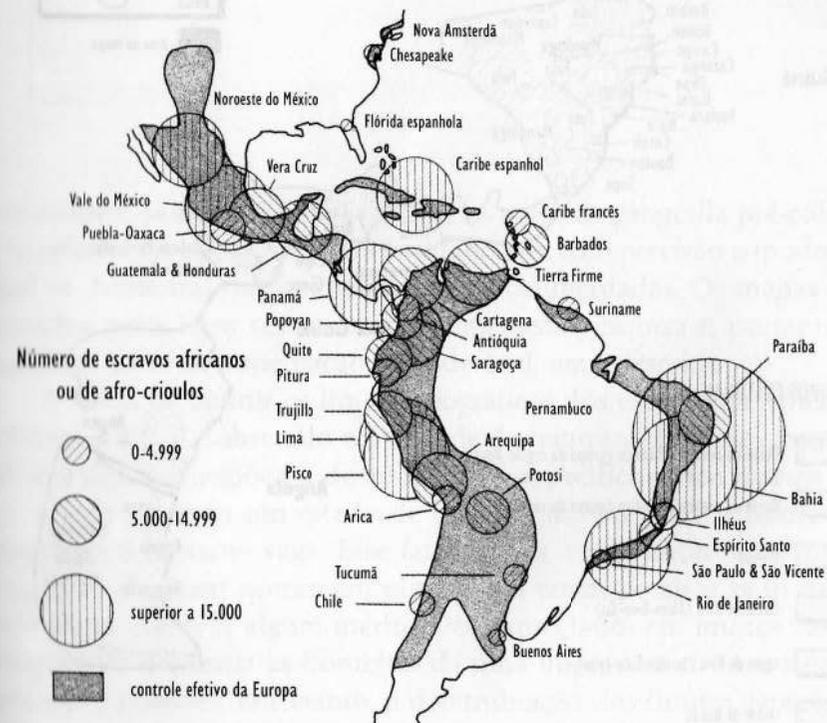
Mapa 2. Ver Notas dos mapas 1-3.

ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL 1625

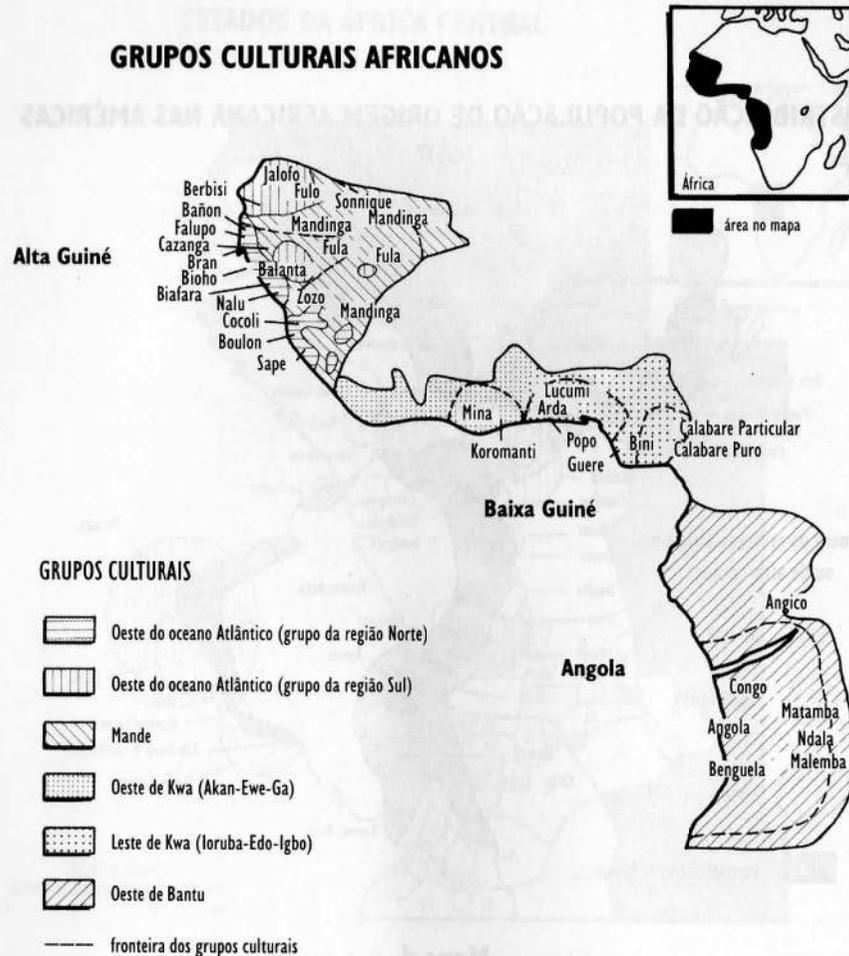


Mapa 3. Ver Notas dos mapas 1-3.

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO DE ORIGEM AFRICANA NAS AMÉRICAS 1650



Mapa 4



INFELIZMENTE, MUITOS AFRICANISTAS PRODUZEM MAPAS da geografia pré-colonial sem referências adequadas para se estabelecer com precisão o modo pelo qual as fronteiras das unidades foram documentadas. Os mapas apresentados neste livro resultaram de uma vasta pesquisa e, portanto, requereram uma documentação considerável, aqui descrita.

A tarefa de definir os limites geográficos dos estados da África pré-colonial é difícil, sobretudo em virtude da natureza da fonte documental. Em algumas regiões, a documentação especifica certos marcos divisorios que separam um estado de outro, mas, em geral, a informação geográfica é bastante vaga. Esse fato explica a convenção amplamente difundida de situar nomes em mapas sem tentar precisar as fronteiras, convenção que tem algum mérito. Por outro lado, em muitos casos, a tentativa de delimitar as fronteiras dá uma impressão errônea de que a precisão é possível. Entretanto, a determinação dos limites geográficos, mesmo se de forma arbitrária ou inexata pode ajudar a estimar a área ou a população dos estados em questão. As fronteiras dos mapas aqui citados são demarcadas simplesmente como uma conveniência para o leitor, além de mostrar as áreas utilizadas para estimar a população, dados que constam do final do livro.

Com o objetivo de justificar minhas decisões, relacionei um conjunto de nomes de estados nos mapas, com registros de entradas de fontes para cada um.

em estudos mais locais do que internacionais. Assim, os africanistas nem sempre se direcionaram a questões sobre a sociedade e história da África que esclarecessem as interações africanas com o mundo atlântico, em especial de como os antecedentes africanos dos escravos nas Américas afetaram sua reação ao novo ambiente. Assim sendo, os americanistas cujo principal interesse sobre os africanos recai no momento em que eles chegam nas Américas, não têm uma literatura secundária referente à África escrita de acordo com suas preocupações. Daqueles que se interessaram pelas inter-relações comerciais e econômicas, poucos, na verdade, conheceram o suficiente além do âmbito de sua especialidade para tentar realizar uma análise e sínteses independentes.

Por conseguinte, consultei o mais possível fontes primárias. É óbvio que essa estratégia é essencial caso se queira fazer um revisão significativa na historiografia existente, e é particularmente importante, visto que os especialistas em história do Atlântico e da África, e da história dos africanos no Novo Mundo, não questionaram temas que incluíssem o mundo atlântico como um todo. Essa tarefa é praticamente impossível de se realizar da forma almejada, mesmo que o sucesso eventual dessa análise dependa de um exame minucioso de todo o material primário. O resultado da pesquisa deve ser capaz de convencer o africanista de que não se cometeu nenhuma violência contra a evidência primária sobre a história e a sociedade africanas, o europeísta de que a essência dos antecedentes econômicos e políticos são respeitados, e os americanistas de que uma ampla gama de sociedades de escravos foi contemplada.

Nenhum acadêmico pode pretender abarcar sozinho esse universo da literatura primária em sua inteireza, mesmo com a ajuda de uma literatura secundária, e os leitores devem estar conscientes desse fato. A documentação consultada é bem completa no que se refere às sociedades africanas e às sociedades das ilhas do Atlântico, e examinei uma grande amostra de material publicado e não publicado. Nas Américas, o material sobre os escravos é muito mais disperso, e cada item da documentação é menos completo do que em relação à África e, ademais, consultei uma pequena porém representativa e confiável amostra.

De qualquer modo, a documentação é incompleta e, assim, a análise deve ser considerada mais sugestiva do que conclusiva. Só posso esperar que essa minha nova análise indique direções que outros possam achar proveitosas, e que eles venham a examinar com mais detalhe e realizar estudos de caso para refutar ou apoiar os resultados alcançados aqui.



O nascimento do mundo atlântico

A CONFIGURAÇÃO DA REGIÃO DO ATLÂNTICO

As navegações europeias no Atlântico durante o século XV iniciaram um novo e inaudito capítulo na história da humanidade. Além de os marinheiros europeus fornecerem rotas oceânicas diretas para áreas que estavam em contato com a Europa, através de caminhos por terra muito mais custosos e de difícil acesso (como a África ocidental e a Ásia oriental), os navios alcançaram locais que não haviam anteriormente mantido contato recíproco com o mundo externo. Esse fato é óbvio no caso dos continentes americanos, e os historiadores focaram diretamente sua atenção para esse imenso mundo novo em suas discussões sobre o período. Porém, não foram só os americanos que fizeram contatos externos, pois quase toda a região centro-oeste da África, no sul da atual República dos Camarões, também não tinha comunicação com o mundo externo, apesar de fazer parte geograficamente do território cujas regiões orientais e ocidentais tinham conexões de longa data com o Mediterrâneo e o oceano Índico.¹ Nesse sentido, além de facilitar e intensifi-

1. O paradoxo da região centro-oeste da África é que seu isolamento nas relações comerciais e intersociais não era acompanhado por uma cultura diferente e singular. Na verdade, o centro-oeste da África era de muitas maneiras culturalmente similar a partes da África ocidental e ainda mais da África oriental, sobretudo na linguagem e na visão básica do mundo externo. A explicação mais comum para a situação lingüística é a hipótese da "migração banto", que conecta todas as línguas africanas do norte da região sul da África e ao sul do equador a uma única família. Mas a divisão entre a parte ocidental e a oriental do banto é antiga, refletindo, talvez, um isolamento de longa data. Ver a discussão geral em F. van Noten com Pierre de Maret e D. Cohen, "L'Afrique centrale", em *UNESCO histoire générale de l'Afrique* (Paris, 1980-), 2:673-93.

car as relações entre diversas regiões do Velho Mundo (que neste caso também incluía a África ocidental), a navegação europeia iniciou conexões entre o Velho Mundo e os dois novos mundos — as duas seções do continente americano e a região centro-oeste da África.

O historiador francês Pierre Chaunu argumentou que a mais importante consequência da navegação europeia tenha sido talvez o que ele chama de “desenclave” — o fim do isolamento em algumas áreas e o aumento de contatos intersociais em muitos locais. Isso levou a um crescente fluxo de idéias, bem como de comércio em todo o mundo, e, por fim, conduziu a uma economia mundial unificada e com níveis mais altos de desenvolvimento econômico.² Desse modo, a abertura do Atlântico foi crucial nesse processo, sobretudo porque só nele o verdadeiro isolamento foi rompido.

Entretanto, o nascimento do mundo atlântico também envolveu uma gigantesca migração internacional de pessoas, certamente sem precedentes no Velho Mundo e realizada em nenhum outro lugar no campo da expansão europeia. Não somente milhares de europeus mudaram-se para ilhas no Atlântico e para as Américas, como milhões de africanos atravessaram as ilhas do Atlântico e do Caribe e as Américas, tornando-se uma população dominante em algumas áreas. Essa questão demográfica não foi despercebida em residentes e visitantes nesse período: Gonzalo Fernández Oviedo y Valdez descreveu a Hispaniola* como a “Nova Guiné”³ em meados do século XVI, quando a importação de escravos para trabalhar na indústria açucareira recém-iniciada mudou sua demografia; Ambrósio Fernandes Brandão usou exatamente o mesmo termo para descrever a rica região açucareira do nordeste do Brasil em 1618.⁴ No Atlântico, o desenclave teve um significado muito mais profundo do que em qualquer outro lugar do mundo; não só fomentou a comunicação como reconfigurou um conjunto de sociedades, propiciando a criação de um “Novo Mundo”. Além disso, essa nova configuração envolveu a África por completo, pois em 1650 os africanos representavam a maioria dos novos colonos no mundo atlântico contemporâneo.

2. Pierre Chaunu, *Expansion européenne*, pp. 54-8.

* Nota da Tradutora: Ilha das Antilhas que hoje compreende a República Dominicana e o Haiti.

3. Gonzalo Fernández Oviedo y Valdez, *Historia general y natural de las Indias*, ed. Juan Pérez de Tudela Bueso, 5 vols. (Madri, 1959), livro 4, cap. 8.

4. Ambrósio Fernandes Brandão, *Diálogos das Grandezas do Brasil*, 2ª ed. completa, editado por José Antonio Gonçalves de Mello (Recife, 1968), diálogo 2, p. 44.

A compreensão da origem e do direcionamento desse admirável episódio nas relações intersociais requer um conhecimento da geografia básica das áreas envolvidas — áreas onde o transporte através da água definia em muitos aspectos a totalidade da região. É preciso sempre lembrar que, na época anterior às viagens ferroviárias ou aéreas, as viagens fluviais ou marítimas eram muitíssimo mais baratas e práticas — a despeito dos riscos de tempestades e naufrágios — do que as viagens terrestres. Não somente os barcos e navios conseguiam fazer travessias em um tempo médio razoável, como também eram eficazes em uma época de recursos escassos e podiam, além disso, carregar mercadorias pesadas e volumosas com facilidade. Assim, a criação da geografia do Atlântico deveria priorizar áreas acessíveis de transporte por água, pois isso alteraria outras considerações sobre espaço e distância, ligando regiões distantes com mais facilidade do que regiões situadas próximas uma das outras.

A primeira dessas rotas marítimas foi o Atlântico, aberta para fins práticos no século XV e início do século XVI. Mas o Atlântico também se conectava a rotas fluviais tanto na África como nas Américas, que constituíam um complemento vital para o oceano, reunindo sociedades e estados que, com frequência, situavam-se a quilômetros da costa em contato com o mar e, por conseguinte, com outras sociedades e estados. Mesmo os rios que não permitiam a navegação de barcos oceânicos para regiões no interior (em razão de quedas d'água, passagens estreitas ou bancos de areia) serviam de conexões para grandes redes de viagem e comércio no interior. A combinação de rotas marítimas e fluviais definiu a configuração da zona atlântica.

Porém, não se pode olhar o mapa do Atlântico e imaginar que todos os locais eram igualmente acessíveis nem que os navegadores tiveram o mesmo acesso a todas as regiões. Em geral, nessa época de navios feitos de madeira, a travessia do oceano era canalizada como se fosse um rio, cuja direção do fluxo era claramente definida. Nenhum navegador poderia ignorar os padrões dos ventos e correntes no oceano. Isso foi crucial para o desenvolvimento da navegação no Atlântico, pois os ventos e correntes criaram barreiras para o tráfego durante milhões de anos. Esse fato limitou o contato entre o Mediterrâneo e a África por muito tempo, e impediu que os africanos realizassem uma navegação eficaz no Atlântico além de suas águas costeiras, assim como conteve expedições americanas para a África e a Europa.

Raymond Mauny mostrou que o constante fluxo norte-sul da corrente das Canárias ao longo da costa do Saara possibilitou aos navios do Mediterrâneo navegar em direção ao sul até a África Ocidental, mas impediu uma viagem de retorno.⁵ Para os navegantes mediterrâneos, o cabo Bojador logo ao sul das ilhas Canárias, representou um ponto do qual não havia possibilidade de retorno, e, mesmo se viagens intencionais ou não foram mais além, elas não abriram nenhuma rota prática significativa. Relatos árabes citam diversas viagens realizadas acidentalmente além desse ponto. al-Idrisi (1154) menciona uma que partiu de Lisboa,⁶ ibn Sa'id soube por um viajante marroquino chamado Ibn Fatima de uma viagem similar feita antes de 1270,⁷ e al-'Umari tomou conhecimento por intermédio de Almeira, na Espanha, de outra realizada por Muhammad b. Raghanuh no início do século XIV — todos os navegantes foram forçados a retornar ao Mediterrâneo por vias terrestres.⁸ Só no século XV, utilizando rotas que atravessavam as Canárias, Madeira e os Açores, e arriscando uma viagem no alto-mar, é que os europeus puderam finalmente superar as dificuldades de Bojador.

Se os problemas com ventos e correntes da costa do Saara impediram os mediterrâneos de penetrar na região atlântica da África, um problema similar ocorreu com navegadores africanos. É claro que os interesses dos africanos de alcançar o norte da África e a península Ibérica por mar eram os mesmos dos povos do Mediterrâneo de chegar à África, dado o conhecimento recíproco por meio do comércio feito por terra,⁹ mas a corrente constante que impossibilitou as viagens de retorno para o Mediterrâneo também logo de início frustrou os esforços dos africanos de atingir o Mediterrâneo. A extensão da navegação para o norte de navios africanos parece ter sido até as usinas de sal de Ijil, na costa mauritânia, ao menos de acordo com o relato do século XII de al-Idrisi.¹⁰

5. Raymond Mauny, *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)* (Lisboa, 1960).

6. Abu 'Abd Allah Muhammad b. Muhammad al-Sharif al-Idrisi, "Nuzhat al-mushtaq fi iktirāq al-afaq" (1154), em Nehemia Levtzion e J.F.P. Hopkins, eds., *Corpus of Early Arabic Sources for West African History* (Cambridge, 1981), pp. 130-1.

7. 'Ali b. Musa ibn Sa'id al-Maghribi, "Kitab Bast al-ard fi 'l-tul wa-'l-'ard" (c. 1270), *ibid.*, pp. 190-1.

8. ibn Fadl Allah al-Umari, "Masalik al-absar fi mamalik al-amsar", *ibid.*, pp. 272-3.

9. Ver Jean Devisse com S. Labib, "Africa in Intercontinental Relations", em *Unesco General History of Africa* 4:635-6.

10. al-Idrisi, "Nuzhat", pp. 106-7.

Por outro lado, os africanos enfrentaram o forte fluxo da corrente equatorial em direção ao oeste da região de Senegâmbia à bacia do Caribe. Embora essa corrente possa ter possibilitado as viagens da África para as Américas, isso requereu técnicas especializadas para iniciar a navegação em alto-mar, e os africanos não podiam desenvolver essa tecnologia em viagens curtas em mares calmos. Nesse sentido, Ivan van Sertima, que defendeu a idéia de que os africanos fizeram viagens freqüentes para as Américas desde cerca de 800 d.C., teve de reconhecer que essas viagens, caso realmente tenham ocorrido, foram acidentais e não iniciaram um comércio transatlântico. Embora esses navegadores africanos possam ter realizado longas travessias em embarcações não-planejadas para navegar em alto-mar, eles enfrentaram barreiras insuperáveis para fazer viagens de retorno a qualquer ponto familiar da costa africana.¹¹

Alguns povos caribenhos construíram embarcações suficientemente grandes para navegar no Caribe, e esses navios podem ter viajado para o Velho Mundo. O historiador Aurelio Tió mostrou a importância dos povos nativos do Caribe em guiar as primeiras viagens européias da Flórida para o Orinoco, e como eles conheciam bem o regime dos ventos e das correntes em toda a bacia. Ele sugere que eles também conheciam muito bem a geografia oceânica do Atlântico ocidental.¹² Mas também para eles o problema do retorno era similar aos que os europeus se depararam em navegações iniciais no Atlântico. Na verdade, só no final do século XV, quando todo o sistema dos ventos e correntes no Atlântico foi compreendido, e os navegantes europeus passaram a conhecer todos os possíveis pontos de escala na terra de cada lado do Atlântico, é que uma real circunavegação foi alcançada.

Porém, mesmo quando o sistema foi controlado e os navios europeus puderam navegar (pelo menos em teoria) para cada ponto do Atlântico, eles foram, não obstante, obrigados a respeitar o vento e as correntes. Pierre e Hugette Chaunu, ao examinarem as viagens usuais dos navios espanhóis de Sevilha para o Atlântico, e Frédéric Mauro, ao considerar a navegação portuguesa nessa mesma área, mostraram que as rotas

11. Ivan van Sertima, *They Came before Columbus: The African Presence in Ancient America* (Nova York, 1976), pp. 37-109.

12. Aurelio Tió, "Relaciones iniciales Hispano-Araguacas", *Boletín de la Academia Puerto-riqueña de la Historia* 9 (1985):33-61; van Sertima, *Before Columbus*, pp. 253-6, cita algumas referências clássicas para sugerir que uma canoa perdida dos arawaks possa ter visitado a Gália no período do Império Romano.

habituais de comércio, os pontos de escala e até mesmo os desenvolvimentos comerciais eram muito condicionados pelos ventos.¹³

O regime de ventos e correntes explica alguns empreendimentos que os viajantes modernos não perceberam de imediato. Um dos motivos mais fortes para o estabelecimento de uma colônia inglesa em Barbados, em 1624, foi que sua posição de face para o vento em relação à navegação caribenha tornava-o de difícil acesso para as frotas espanholas — frotas que antes haviam derrotado ataques britânicos na área. Ao mesmo tempo, as colônias britânicas na América do Norte eram mais ligadas às colônias correlatas do Caribe, pois a viagem de retorno do Caribe pelo *Gulf Stream* trouxe naturalmente colonos e comerciantes caribenhos à costa norte-americana. Nesse sentido, as questões sobre navegações relacionam-se a aspectos econômicos que reúnem as duas regiões.¹⁴

Se as rotas por água foram a forma mais antiga de se viajar, assim os cursos do oceano devem unir-se aos percursos terrestres para se compreender a plena dimensão do mundo atlântico. Isso é fartamente demonstrado pelas conexões da região ocidental do Sudão com o Atlântico. Rotas fluviais penetrando no interior da África ocidental conectaram pontos bem distantes da costa do Atlântico. Embora as passagens estreitas e os bancos de areia que bloqueavam os estuários tenham impedido, com frequência, viagens de grandes navios marítimos nos rios africanos, embarcações menores projetadas para a navegação fluvial os atravessavam com facilidade, e o transporte por terra das embarcações em locais de difícil travessia diminuía as dificuldades.

Michal Tymowski mostrou convincentemente como o rio Níger foi importante para a economia das áreas centrais do Sudão ocidental, onde grandes embarcações eram construídas e carregavam cargas volumosas ao longo do rio. Embora houvesse cachoeiras em alguns trechos que interrompiam a navegação, cada segmento do Níger dividido pelas quedas d'água era uma verdadeira via de comunicação, e os caminhos por terra relativamente curtos ao redor permitiam transpor a barreira para a navegação de longa distância.¹⁵

13. Chaunu e Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, vol.7 e um atlas anexo; Mauro, *Portugal et l'Atlantique*, pp. 71-3.

14. Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713* (Chapel Hill, N.C., 1972), pp. 8-15.

15. Michal Tymowski, "Le Niger, voie de communication des grands états du Soudan Occidental jusqu'à la fin du XVIe siècle", *Africana Bulletin* 6 (1967):73-98.

Pode-se fazer também um paralelo com o rio Senegal, apesar de as quedas d'água em Felu dificultarem as viagens do interior para o oceano. Com certeza, havia um tráfego importante no Senegal acima e abaixo das cachoeiras da época medieval adiante, pois era provavelmente nesse rio que os "barcos de construção pesada" do povo de Gana viajavam, nos relatos de al-Idrisi sobre o Sudão no século XII.¹⁶ Além disso, mercadorias eram transportadas por terra do Senegal para o Níger ou desses dois rios para o rio Gâmbia, que era o terceiro membro na tríade dos rios muito utilizados da África ocidental. Um caminho por terra que levava cerca de 25 dias para ser percorrido conectava os rios Senegal e Gâmbia, e uma via de transporte terrestre para barcos de cerca de 250 quilômetros ligava os dois rios.¹⁷

O império de Mali permaneceu como centro do poder político na parte ocidental do Sudão do século XIII ao século XVII, em grande parte devido à sua posição central na cabeceira dos afluentes desses sistemas fluviais. Philip Curtin demonstrou como os comerciantes baseados nas regiões localizadas acima desses rios podiam transferir mercadorias para o Atlântico através de um sistema para outro, a fim de obter melhores oportunidades de mercado nos séculos XVII e XVIII.¹⁸ Alguns relatos antigos da Senegâmbia mencionam "Jaga" (talvez a cidade de Diakha no Senegal ou Dia no Níger, ambas próximas aos afluentes dos sistemas fluviais) como a capital de Mali (o que talvez possa nunca ter sido) e uma fonte de todo o ouro da Senegâmbia e da Costa do Ouro, indicando a posição crucial que tal localização central representava na troca comercial de ouro.¹⁹ Mesmo no início do século XVI, comerciantes localizados a essa distância eram capazes de desviar o comércio de Gâmbia para a Costa do Ouro ou o inverso, segundo seus interesses.²⁰ Uma indi-

16. al-Idrisi, "Nuzhat", p. 110.

17. Philip Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa: Senegambia in the Era of the Slave Trade*, 2 vols. (Madison, 1975), 1:278-86.

18. *Ibid.*, 1:83-91.

19. Por exemplo, Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintogne [João Afonso], *La Cosmographie* (1544), fols. 122v, 124 (a edição de George Musset [Paris, 1904] registra a numeração original); Martin Fernandez de Enciso, *Suma de geografia q trata de todas las partidas & provincias del mundo...* (Sevilha, 1519), p. 107 (o original não tem numeração, esta dada aqui foi escrita a lápis na edição que eu consultei na Biblioteca Nacional de Lisboa, Reservados, 717 V). Esses dois relatos foram provavelmente baseados no mesmo material; ver Paul E. H. Hair, "Some Minor Sources for Guinea, 1519-1559; Enciso and Alfonse/Fonteneau", *History in Africa* 3 (1976): 19-46, que contém uma tradução inglesa parcial e uma comparação.

20. Ver documentos e análise em Avelino Teixeira da Mota, "The Mande Trade in Coast da Mina according to Portuguese Documents until the Mid-sixteenth Century", trabalho apresentado na Conferência sobre Estudos de Mande, Escola de Estudos Orientais e Africanos, Londres, 1972.

cação da importância do sistema fluvial para a geografia do Sudão ocidental é revelada pelo fato de muitos escritores islâmicos considerarem os rios um único sistema complexo — o “Nilo do Sudão” —, uma visão que era compartilhada pelos habitantes do norte da África que não exerciam atividades comerciais, como também por comerciantes da África ocidental.²¹ Além de o complexo Níger-Senegal-Gâmbia unir uma grande parte da África ocidental, o Níger era uma via que agregava os reinos de Hausa, os estados iorubá e os reinos de Nupe, Igala e Benim a um sistema hidrográfico que, por fim, se conectava ao Atlântico. Ao considerar o rio Benue como um prolongamento, pode-se então perceber quão profundamente o sistema fluvial penetrava no interior da África ocidental. A concepção geográfica partilhada por africanos e estrangeiros no século XVI funde todos esses rios — Senegal, Gâmbia, Níger e Benue — em um único “Nilo dos negros” que ao final se ligava ao Nilo do Egito.²² Embora isso seja um erro na geografia local, reflete as possibilidades de transporte dos percursos fluviais.

A região central da África ocidental também se orientava por seus rios, em especial pelo Zaire e o Cuanza. Do mesmo modo, António de Oliveira de Cadornega usou os rios para orientar sua geografia da África central (seu conhecimento estendeu-se bem longe no interior) e combinou isso com uma extensa rota para o rio Cuanza.²³ Esses rios proporcionaram um comércio significativo. Não somente o Cuanza foi utilizado pelos portugueses em sua conquista de Angola, como também ele era a maior artéria de comércio para os africanos, como afirmou Paulo Dias de Novais, o primeiro português a descrever a região na metade do

século XVI. O comércio fluvial conectava-se com o comércio costeiro, e embarcações africanas percorriam com regularidade as águas litorâneas entre o Zaire e o Cuanza.²⁴

Para muitos africanos em outros locais, a costa também era um sistema fluvial que ligava pontos longínquos, fomentando um comércio que antecedeu e, com frequência, complementou o dos europeus em alto-mar. Jean-Pierre Chauveau examinou o papel das sociedades costeiras e a navegação na África ocidental, demonstrando que a navegação marítima proveu uma comunicação costeira entre regiões importantes, fato frequentemente inobservado em declarações anteriores. Em Loango, Senegâmbia, Serra Leoa e Libéria, estuários costeiros, enseadas, e lagoas formavam um sistema protegido e interconectado de percursos por água que facilitavam o movimento de mercadorias em larga escala. Esses caminhos costeiros também permitiam uma fácil comunicação com os estuários de Senegal e de Gâmbia. Analogamente, a costa da atual Costa do Marfim possuía um sistema de lagoas e lagos costeiros; no entanto, era menos ativa no comércio atlântico e, assim, menos conhecida nos meios acadêmicos modernos.²⁵ Por fim, é claro, havia a rede de percursos por água que se estendia da foz do rio Volta através do delta do Níger até a atual República dos Camarões, que começava a ser visto como um eixo político e econômico.²⁶ Nesse caso, assim como em Senegâmbia, a extensão da costa ligava-se a rios que fluíam para o interior. O Níger, certamente, é um desses rios, mas ainda existem outros. Padres capuchinhos que visitaram Aladá na África ocidental, em 1660-62, observaram que diversos rios que fluíam para a lagoa costeira eram navegados por grandes canoas construídas no local, que permitiam às pessoas viajar para o interior.²⁷

Os rios americanos também se estendiam ao longo da região atlântica. Assim, os geógrafos que estudaram a colonização norte-americana observaram que os grandes rios como Saint Lawrence, a bacia hidrográfica da baía de Chesapeake, o Connecticut e o Hudson constituíam rotas

21. Por exemplo, ibn Sa'íd, “Kitab Bast”, pp. 184-5; al-'Umari, “Masalik al-absar”, pp. 156-7. Sobre as mesmas idéias apresentadas aos primeiros viajantes europeus pelos africanos ocidentais, ver Diogo Gomes, “De prima inuentione Gujnee” (realizado em cerca de 1490), em Valentim Fernandes, “Descrição da çepta e sua costa” (1507), em António Baião, ed., *O manuscrito “Valentim Fernandes”* (Lisboa, 1940), fols. 276v-7; André Donelha, *Descrição da Serra Leoa e dos Rios de Guiné do Capo Verde* (1625) (ed. atualizada de Avelino Teixeira da Mota, Leon Bourdon e Paul Hair [Lisboa, 1977]), fols. 29v-30. Os europeus conheciam em geral as regiões remotas do interior da África ocidental por fontes do Níger ou perto de Benim, e algumas vezes orientavam sua geografia pelo rio; ver Alan F. C. Ryder, *Benin and the Europeans, 1485-1897* (Londres, 1969), pp. 32-3, 126-34; em relação a unidades políticas ao longo do rio, ver John Thornton, “Traditions, Documents, and the Ife-Benin Relationship”, *History in Africa* 15 (1988): 351-62.

22. Thornton, “Ife-Benin Relationship”.

23. António de Oliveira Cadornega, *História geral das guerras angolanas (1680-81)* (ed. atualizada de José Delgado e Matias da Cunha, 3 vols. [Lisboa, 1972]), 3:58-61 (sobre o Kwanza), 219 (com observações sobre o rio Kasai e a primeira menção de Lunda da África central).

24. António Mendes para o padre geral jesuíta, em 9 de maio de 1563, MMA 2:499, 503).

25. Jean-Pierre Chauveau, “Une histoire maritime africaine est-elle possible? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XVe siècle”, *Cahiers d'études africaines* 36 (1986):173-235.

26. Robin Law, “Trade and Politics behind the Slave Coast: The Lagoon Traffic and the Rise of Lagos, 1500-1800”, *Journal of African History* 24 (1983): 321-48.

27. Biblioteca Provincial de Toledo, Colección de MSS Bourbon-Lorenzana, MS. 244, Basilio de Zamora, “Cosmografía o descripción del mundo” (1675), fol. 53.

importantes para o interior, em grande parte por serem facilmente navegáveis por pequenos navios marítimos, e foram amplamente utilizados pelos europeus como eixo para a colonização. O rio Amazonas, navegável do Atlântico até os Andes, e o Orinoco, que também fluía para o interior, conectavam-se com o comércio no Atlântico. O controle dos sistemas fluviais de ambos os rios era exercido pelas sociedades americanas nativas, cuja sofisticação cultural só há pouco tempo foi reconhecida. Desde os primórdios do contato europeu, os visitantes do Amazonas e do Orinoco observaram um tráfego local intenso, e comerciantes nas desembocaduras dos rios eram os pontos finais de um comércio fluvial equivalente ao corredor do Senegal-Níger na África ocidental, onde mercadorias de metal européias eram comercializadas por ouro, escravos e redes de algodão, exportadas aos milhares.²⁸ Visto que os nativos dessas regiões (como os habitantes do vale do Mississipi na América do Norte)²⁹ controlavam o comércio e mantinham os europeus acuados, conhecemos muito menos sobre essas áreas do que daquelas que se constituíam em artérias de comunicação entre os colonizadores do Velho Mundo.

Nesse sentido, os caminhos por água definiram a região atlântica, e os rios a estenderam muito além do litoral. O domínio sobre o mar, no entanto, possibilitou a comunicação entre todas essas rotas continentais. Houve problemas consideráveis a superar antes que essas conexões fossem feitas, apesar das viagens transatlânticas ocasionais que possam ter precedido as viagens de Cristóvão Colombo e as viagens portuguesas ao longo do litoral africano. Esses problemas foram praticamente intransponíveis para os africanos, os americanos e o povo mediterrâneo até 1400. Portanto, vale explorar as circunstâncias que permitiram aos europeus realizar viagens transatlânticas.

28. Para um relato antigo sobre o Orinoco, ver "Memoria y relacion que hizo Martin Lopez de su viaje desde la Margarita hasta el Rio Coretin" (1550), em Antonio Arellano Moreno, *Relaciones geográficas de Venezuela* (Caracas, 1964), pp. 45-7. A importância das sociedades amazônicas e do Orinoco é destacada no trabalho de Anna Curtenius Roosevelt; ver, entre outros, "Chiefdoms in the Amazon and Orinoco", em Robert Drennan e Carlos Uribe, eds., *Chiefdoms in the Americas* (Washington D.C., 1987), pp. 153-84.

29. A força e o comércio das sociedades do Mississipi são bem documentados do ponto de vista arqueológico. Como tentativa para relacionar esse fato às atividades européias e no Atlântico, ver o trabalho apresentado por William Swaggerty na American Historical Association, 102d Annual Meeting, Washington D.C., 28 de dezembro de 1987.

ORIGENS DA NAVEGAÇÃO ATLÂNTICA

A experiência européia de viagens por água foi provavelmente o fator mais importante em sua conquista do Atlântico. As dificuldades de lidar com a navegação ao sul do oceano explica por que os africanos, por sua vez, focalizaram seus talentos para a construção naval em embarcações de navegação costeira e fluvial³⁰ e, como resultado, fizeram pouca navegação oceânica, deixando até mesmo ilhas relativamente próximas como Cabo Verde e São Tomé descolonizadas e inabitadas. Na verdade, eles se abstiveram de navegar longas distâncias no Golfo da Guiné (além da colonização da ilha de Bioko, visível da terra), por ser economicamente factível, embora dificultada pelos mesmos problemas de correntes que impediram a navegação transatlântica.

O povo das Américas era um pouco mais afortunado do que os africanos, porque o Caribe havia sido completamente explorado pelos nativos muito antes da chegada dos europeus. Assim, os barcos dos caribenhos e dos índios arawaks eram vistos com frequência no mar e, ao contrário das embarcações africanas, podiam realizar longas viagens marítimas.³¹ Mas assim como a previsibilidade das monções na Ásia inibiu certos avanços na tecnologia de construção naval por apresentar poucos desafios, talvez também a navegação no Caribe, com sua longa cadeia de ilhas, fosse muito fácil.

Entretanto, os europeus tinham dois grandes mares internos: o Mediterrâneo ao sul, e o mar do Norte e o mar Báltico ao norte, com um pedaço de costa de acesso difícil, mas acessível entre eles. Nesse sentido, tradições isoladas de navegação podem ter se desenvolvido para solucionar problemas específicos em cada área e então fundi-las por meio da intercomunicação, para apresentar soluções para problemas futuros. Aproximadamente nos séculos XIV e XV, esses grandes mares eram regularmente navegados, e os navios eram itens correntes em cada inventário europeu. Assim, como Pierre Chaunu argumentou, isso foi a abertu-

30. Van Sertima, *Before Columbus*, pp. 52-3, embora enfatize aqui também a possibilidade da ocorrência de viagens de longa distância. Ver também Stewart C. Malloy, "Traditional African Watercraft: A New Look", em Ivan van Sertima, ed., *Blacks in Science: Ancient and Modern* (New Brunswick e Londres, 1983), pp. 163-76, que faz a mesma observação, mas que demonstra com clareza o foco na navegação fluvial e costeira.

31. Desmond Nicholson, "Precolumbian Seafaring Capabilities in the Lesser Antilles", *Proceedings of the International Congress for Study of Pre-Columbian Culture of the Lesser Antilles* 6 (Pointe à Pitre, 1976), pp. 98-105.

ra (ou a reabertura, pois essas conexões eram freqüentes na época clássica) de um comércio regular entre o Mediterrâneo e os mares do norte ao final do século XIII, o que por fim levou a navegação européia ao Atlântico. Esse comércio indicado pelo registro da primeira viagem de um navio genovês ao norte da Europa em 1277, foi em grande escala conectado com o comércio de grãos e o movimento de outras mercadorias volumosas que não podiam arcar com os custos de uma viagem por terra.³²

Essas viagens iniciais não somente deram impulso, como veremos, à conquista européia do Atlântico, como também uniram os diversos mares da Europa e, em última instância, auxiliaram a estabelecer as fronteiras européias no mundo atlântico. Fernand Braudel defendeu com veemência a importância da conexão entre os mares do norte e o Mediterrâneo, e de seus navegantes familiares com cada uma dessas grandes regiões marítimas e com as áreas fluviais anexas (como na Alemanha ao longo do Reno e mesmo na Polônia ao longo do Vístula), que participaram da grande economia oceânica do Atlântico.³³

Embora os europeus do norte tenham entrado mais tarde no comércio ao sul do Atlântico que unia a África às Américas, os vikings foram os desbravadores das rotas do norte em direção ao oeste, colonizaram pelo menos a Groelândia, e proveram as primeiras conexões importantes entre os mares do norte e o Mediterrâneo. Os ingleses e os holandeses começaram a explorar o Atlântico razoavelmente cedo; os suecos estabeleceram-se na América do Norte no início do século XVII e também possuíam postos na costa da África, e aí foram acompanhados pelos dinamarqueses e bálticos como Kurland e Brandenburg.

Não apenas as necessidades desse comércio marítimo entre o Mediterrâneo e a Europa do norte serviram como estímulo para a construção naval ibérica e o interesse no comércio inter-regional, mas o número relativo de grandes navios envolvidos aumentou o potencial de viagens de descobertas acidentais. A carreira de Lanzaroto Malocello é um exemplo desse fato. Malocello era um mercador genovês que tinha relações comerciais com Cherbourg no norte da França e com Ceuta no Marrocos, e, assim, fazia freqüentes viagens pelo Atlântico tanto ao nor-

32. Pierre Chaunu, *Expansion européen*, pp. 92-3.

33. Para uma discussão esclarecedora sobre as fronteiras do Mediterrâneo, ver Braudel, *Mediterranean*, 1:168-230. Em relação à importância das conexões do Mediterrâneo com os mares do norte, ver do mesmo autor *Civilization and Capitalism, Fifteenth to Eighteenth Centuries*, 3 vols., trad. Siân Reynolds (Nova York, 1982-4), 3:92-173.

te como ao sul de Gibraltar. Em uma dessas viagens ele descobriu (ou redescobriu, pois já eram conhecidas na época clássica), provavelmente por acidente, as ilhas Canárias em cerca de 1312. As Canárias foram as primeiras ilhas do Atlântico redescobertas pelos europeus, e sua colonização realizada por Malocello em torno de 1335, representou um passo precoce e importante na exploração do Atlântico.³⁴

Além de multiplicar as oportunidades de viagens acidentais de descoberta, a navegação marítima entre o Mediterrâneo e o norte do Atlântico, em especial porque envolvia navios de grande porte, propiciou a difusão de técnicas de construção naval. Assim, os navios robustos e de formas arredondadas do mar do Norte e do Báltico mesclaram-se com as longas embarcações de fácil manejo do Mediterrâneo. Isso resultou na criação de navios capazes de carregar mais carga e de navegar sob as mais variadas condições, que podiam ser encontradas tanto no Mediterrâneo como no norte do Atlântico. A essas descobertas foram acrescidas técnicas de velejar e navegar dos muçulmanos, com os quais os genoveses e os povos ibéricos mantinham constante comércio.³⁵

Entretanto, o fato de possuir os meios para fazer viagens oceânicas e descobrir novas terras não significava necessariamente que essas viagens ou explorações extensas se realizariam. Precisaria também existir um conjunto razoável de motivos, e os financiadores tinham de estar razoavelmente confiantes de que essas viagens valeriam a pena, considerando os grandes riscos que sua realização implicava.

AS MOTIVAÇÕES DOS EUROPEUS: OS OBJETIVOS GEOPOLÍTICOS E ECONÔMICOS A LONGO PRAZO

Diversos fatores técnicos e geográficos fizeram com que os europeus fossem os mais apropriados para explorar o Atlântico e desenvolver seu comércio. Mas a tarefa requeria também fortes justificativas polí-

34. Ver a discussão de Charles de la Roncière em *La découverte de l'Afrique au moyen âge: Cartographes et explorateurs*, 3 vols. (Cairo, 1925-6) 2:3-4. Grande parte do material sobre a atividade de Malocello advém de uma genealogia hoje perdida citada em um polêmico trabalho datado de 1632 para contradizer pleitos feitos pelos eventuais conquistadores, a família de Jean de Beihencourt, e deve ser vista com suspeita. Por outro lado, o mapa de Angelino Dulcert, elaborado em 1339, mostra com clareza Malocello de posse da ilha que ainda conserva seu nome. Segundo a genealogia, Malocello governou a ilha durante 20 anos até ser expulso pelos habitantes locais (ibid., p. 3, nº 2 e documentos citados).

35. Ver o resumo de uma literatura extensa em Pierre Chaunu, *Expansion européen*, pp. 273-308.

ticas e econômicas antes de ser realizada. Uma escola antiga e romântica de historiadores afirma que os europeus fizeram essa exploração pela mera alegria da descoberta ou para quebrar o monopólio comercial dos muçulmanos no oriente. Essas razões eram suficientes, em sua interpretação, para permitir que visionários como o infante D. Henrique (príncipe Henrique, o Navegador) de Portugal ou a rainha Isabel da Espanha financiassem as viagens.³⁶

Essa visão romântica foi reduzida a dimensões mais mundanas pelos trabalhos de historiadores portugueses, sobretudo Duarte Leite e Vitorino Magalhães-Godinho. Eles enfatizaram que a exploração e as viagens realizaram-se gradualmente durante um longo período de tempo e foram estimuladas pela perspectiva de lucros imediatos, que podiam ser facilmente obtidos usando a existente (ou só ligeiramente modificada) tecnologia.³⁷ Sob essas condições, os custos básicos eram baixos, os lucros e retornos garantidos, e a possibilidade de grandes descobertas limitada. Mesmo as maiores expedições — a viagem transatlântica de Colombo em 1492 e a circunavegação de Vasco da Gama em 1498 —, foram alicerçadas em muitos anos de profícua exploração do Atlântico e em excelentes informações sobre os retornos financeiros (no caso de Vasco da Gama) ou a esperança de encontrar novas ilhas no Atlântico potencialmente rentáveis (como no caso de Colombo).

Nesse cenário, é possível perceber os avanços tecnológicos nos métodos de navegação mais como consequência do que um elemento condutor das descobertas. A tecnologia era desenvolvida quando havia certeza de que se poderia lucrar com o aperfeiçoamento das técnicas.

No entanto, existem evidências para apoiar ambos os argumentos, e é arriscado aceitar com precipitação a pesquisa de acadêmicos recentes com suas interpretações menos românticas. Afinal, muitos daqueles que descreveram as viagens escreviam com sua visão romântica. Por exemplo, o cronista do século XV Gomes Eannes de Zurara, destaca sobretudo motivos geopolíticos, ao mencionar uma lista de razões que impeliaram o infante D. Henrique a enviar navios precursores em viagens diretas entre a África ocidental e a Europa. Esses motivos resultavam da luta secular entre cristãos e muçulmanos para controlar o mundo mediterrâneo. O desejo principal de D. Henrique, de acordo com Zurara, era de

36. Resumido em *ibid.*, pp. 233-40.

37. Resumido em *ibid.*, pp. 243-5.

derrotar os muçulmanos do norte da África, e as considerações econômicas ficavam em segundo plano. Ele esperava que seus marinheiros pudessem contatar uma potência cristã ao sul do Marrocos para formar uma aliança antiislâmica ou estabelecer comércio com vizinhos não-muçulmanos que poderiam ser convertidos ao cristianismo e que concordassem com essa aliança ou que ao menos poderiam ser persuadidos a cessar o comércio com o Marrocos.³⁸

Zurara expressava uma esperança longamente acalentada pelos cristãos ibéricos. Escritores e visionários que viveram no período anterior às viagens patrocinadas pelo infante D. Henrique propuseram diversos planos para afastar os muçulmanos, de uma forma ou de outra. Em 1285, por exemplo, um teólogo de Maiorca chamado Ramon Llull sonhava em converter o rei de Gana ao cristianismo e, assim, criar um estado cristão na hinterlândia islâmica do norte da África.³⁹ Desde 1306, quando uma delegação da Etiópia chegou à Europa em busca de uma aliança cristã com o "rei dos espanhóis" para "oferecer-lhe ajuda contra os infiéis",⁴⁰ a idéia de uma conexão entre a Península Ibérica e a Etiópia foi considerada. Na verdade, o rei Anfós IV de Aragão quase conseguiu um duplo casamento com o Negus da Etiópia em 1428,⁴¹ e a Coroa portuguesa enviou Pedro de Covilhão à Etiópia em 1487 para preparar alianças similares.⁴²

38. Gomes Eannes de Zurara, *Crônica dos feitos de Guiné*, cap. 8. Existem muitas edições, mas a melhor é a de Torquado de Sousa Soares (2 vols., Lisboa, 1978). A tradução francesa (Leon Bourdon, *Chronique de Guinée* [Dakar, 1960] contém uma importante introdução sobre a história e discussão de problemas textuais. Uma tradução inglesa feita com base em uma edição menos meticulosa e com notas datadas é a de C. R. Beazley e E. Prestage (2 vols., Londres, 1896-9).

39. Ramon Llull, "Libre d'Evast e d'Aloma e de Blanquerna" (c. 1283-5), cap. 84 (ed. Joan Pons i Marqués), em Ramon Llull, *Obras essencials*, 2 vols. (Barcelona, 1957), 1:241-2. Sobre a filosofia geopolítica de Llull, ver Armand Llinares, *Raymond Lulle, philosophe de l'action* (Paris, 1963).

40. Registrado em Jacopo Filippo Foresti da Bergamo, "Supplementum Chronicarum" (1483), com base em notas de Giovanni da Carignano na época que a missão passou por Gênova. Publicado (a partir da edição de 1492) em Youssouf Kamal, *Monumenta Cartographica Africae et Egypti* (Leiden, 1926-53), vol. 4, fol. 1139. Uma tradução (com base na edição de 1483) e uma discussão de R. A. Skelton foram publicadas em O. G. S. Crawford, *Ethiopian Itineraries, circa 1400-1524* (Cambridge, 1958), pp. 212-15. Como resultado dessa visita, o geógrafo Giovanni da Carignano concluiu que a Etiópia era o lar do legendário "Preste João", afastando quase permanentemente a hipótese de que ele vivia na Ásia. Ver Enrico Cerulli, "Giovanni da Carignano e la cartografia dei paesi a Sud dell'Egitto agli inizi del secolo XIV", *Atti del XIV Congresso geografico italiano* (Bolonha, 1949), p. 507.

41. Ver a discussão à luz da atividade catalã e dos planos no Mediterrâneo oriental em Lluís Nicolau d'Oliver, *L'expansió de Catalunya em la Mediterrània oriental*, 3ª ed. (Barcelona, 1974), pp. 171-5.

42. Mordchai Abir, *Ethiopia and the Red Sea: The Rise and Decline of the Solomonic Dynasty and Muslim Expansion* (Berkeley, 1988), pp. 12-13.

Acadêmicos modernos estão mais convictos da relevância dos objetivos econômicos do que dos grandes planos geopolíticos de natureza religiosa e militar e, por conseguinte, alguns enfatizam a fabulosa fortuna que circularia através do comércio oceânico, com as ilhas ricas em especiarias da Índia e do sudeste da Ásia ou com a África ocidental, sobretudo pelo seu ouro. Essa interpretação se apóia na correlação entre a exploração do Atlântico e o declínio de Acra, o último posto avançado das relações comerciais diretas com o leste do Mediterrâneo, que passou para o domínio islâmico em 1291. No mesmo ano da queda de Acra, os irmãos Vivaldi iniciaram uma viagem de Veneza para achar uma rota para as Índias através do Atlântico, mas nunca retornaram.⁴³ A cartografia dessa época, na verdade muito especulativa, encorajava essas tentativas por representar a África de tal modo que sugeria uma fácil circunavegação.⁴⁴ Um frade franciscano de Castela registrou sua viagem de circunavegação na África em 1360, porém seu livro era uma ficção baseada em especulação e no tipo de conhecimento que os franciscanos bem-informados poderiam inferir dos mapas contemporâneos, cosmografias e comentários sobre o Mediterrâneo ocidental.⁴⁵

No entanto, de todas as possibilidades econômicas que poderiam ter motivado a navegação no Atlântico, a expectativa de um caminho mais curto para as minas de ouro da África ocidental é a mais provável. As Índias estavam muito distantes da concepção geográfica da época, ao passo que a África ocidental conhecida por sua riqueza em ouro estava muito mais perto e mais acessível por mar. A África ocidental fora uma fonte de ouro para os países mediterrâneos durante séculos, talvez mesmo desde o império bizantino.⁴⁶ Escritores muçulmanos pelo menos desde o século IX mencionavam as áreas produtoras de ouro, e um fluxo constante de descrições em árabe sobre a África ocidental, incluindo uma realizada pelo famoso norte-africano al-Idrisi para o rei cristão Rogério II da Sicília em 1154.⁴⁷ Esses relatos reuniam-se aos do mundo cristão,

43. De la Roncière, *Découverte* 1:50-1.

44. Ver Jaime Cortesão, *Os descobrimentos portugueses*, 2 vols. (Lisboa, 1960), 1:304-5.

45. Libro del consçimiento de todas las tierras y señorios que son por el mundo y de las señales y armas que han cada tierra y señorío, em Kamal, *Monumenta* 4, fol. 1259-9v (note-se que as páginas eram numeradas consecutivamente de volume a volume). Isso inclui uma tradução para o inglês.

46. Timothy Garrad, "Myth and Metrology: Trans Saharan Gold Trade", *Journal of African History* 23 (1982): 443-61.

47. Ver como exemplo as descrições antigas de Abu al-'Qasim ibn Hawqal, "Kitab Surat al-ard", em Levtzion e Hopkins, *Corpus*, p. 49; Abu 'Ubayd 'Abd Allah b. 'Abd al-'Aziz al-Bakri, "Kitab

sobretudo àqueles das comunidades de comerciantes catalães e italianos do norte da África, os quais comercializavam ouro (chamado "ouro de Palolus" nessas fontes) desde o século XII.⁴⁸

Uma rota marítima para as minas de ouro parecia factível, pois não envolvia a circunavegação da África. Muitos mapas dessa época mostram o "Rio do Ouro" (provavelmente o rio Senegal) e, de acordo com a legenda do mapa de Mecia de Villadestes (1413), onde se podia "obter o ouro de Palolus". Embora a área atual localize-se mais acima, a "foz do rio é larga e profunda o suficiente para o maior navio no rio".⁴⁹ Os cristãos pensavam que os muçulmanos navegavam com regularidade nesse rio — o anônimo frade franciscano até mesmo afirmou (falsamente) tê-lo navegado em aproximadamente 1360 em um navio islâmico,⁵⁰ e, antes, em 1346, Jacme Ferrer, um comerciante catalão, tentou alcançá-lo.⁵¹

AS MOTIVAÇÕES DOS EUROPEUS: A PREVALÊNCIA DAS METAS A CURTO PRAZO

Se os planos a longo prazo eram sonhos ou fantasias, ou se tinham como objetivo circundar e isolar os muçulmanos, obter as especiarias da Ásia ou o ouro da África ocidental, eles se limitavam aos reis e intelectuais, e nenhum desses grupos demonstrou especial empenho em financiar essas viagens, e os empreendimentos privados ou de pequeno porte (como os dos Vivaldi e Ferrer) não tiveram êxito. Nesse sentido, apesar dos comentários de autores contemporâneos sobre os motivos ou expectativas dos governantes dos resultados desses projetos, o progresso da exploração do Atlântico, em última instância, dependeu de conside-

47. Ver como exemplo as descrições antigas de Abu al-'Qasim ibn Hawqal, "Kitab Surat al-ard", em Levtzion e Hopkins, *Corpus*, p. 49; Abu 'Ubayd 'Abd Allah b. 'Abd al-'Aziz al-Bakri, "Kitab al-masalik wa-l-mamalik", em *ibid.*, pp. 77-85; e al-Idrisi, "Nuzhat", *ibid.*, pp. 110-1.

48. Essas fontes refletiam-se com frequência nos mapas da época; ver a discussão em de la Roncière, *Découverte*, 1:121-41. A maioria desses mapas foi reproduzida em Kamal, *Monumenta*. Para uma discussão detalhada das fontes do grupo de Maiorca, ver Yoro K. Fall, *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne: Les cartes majorquines, XIe-XVe siècles* (Paris, 1982), pp. 55-120. A questão sobre "Palolus" foi discutida em detalhes por Susan K. MacIntosh em "A Reconstruction of Wangara (Palolus, Island of gold)", *Journal of African History* 22 (1981): 145-58. Esse ouro era tão conhecido em Barcelona a ponto de uma portaria daquela cidade baixada em 1271, referir-se a ele como o "ouro de Palolus" (de la Roncière, *Découverte* 1:114).

49. Kamal, *Monumenta* 4: fol. 1370.

50. "Libro del consçimiento", *ibid.*, fol. 1258v.

51. *Monumenta* 4: fol. 1235.

rações econômicas. Essas considerações nos levam, por fim, a concordar com os historiadores portugueses sobre a prevalência da exploração de curto prazo, não-romântica, gradual, como o principal método expansionista europeu.

É importante também observar que outra fantasia romântica — de que os povos ibéricos eram os únicos líderes dessa exploração — é incorreta. A exploração do Atlântico era um verdadeiro exercício internacional, mesmo que as maiores descobertas tivessem sido feitas com o patrocínio dos monarcas ibéricos. As pessoas que realizaram as viagens reuniam recursos humanos e materiais onde estivessem disponíveis. Ingleses, franceses, poloneses, italianos, navios e capital uniram-se aos ibéricos em seu esforço. Seu eventual pioneirismo deveu-se à rapidez dos monarcas dos países da Península Ibérica em reivindicar soberania (ou oferecer proteção aos primeiros colonizadores) e a fazer o esforço necessário para reforçar esses pleitos, em geral depois que os benefícios econômicos eram claramente revelados por um grupo internacional de desbravadores.

Pode-se dividir a expansão em duas “asas” ou duas direções. A primeira foi a asa da África que explorava seus principais produtos, como escravos e depois o ouro, como uma forma de financiar viagens curtas ao longo da costa, e cujos líderes esperavam encontrar habitantes para atacar ou comercializar nos locais percorridos. A segunda direção foi o Atlântico, que buscava terras exploráveis, mas não necessariamente habitadas, onde se poderiam encontrar produtos naturais valiosos ou começar a produção agrícola de produtos cultivados com alta demanda na Europa. A colonização dessas terras iniciou-se com o corte de madeira ou a colheita de mel silvestre, porém sua verdadeira rentabilidade decorreu, por fim, da produção de trigo, açúcar ou vinho em ricos solos tropicais e vulcânicos.

Sob muitos aspectos, as ilhas Canárias, redescobertas por Malocello no início do século XIV, foram o ponto de partida comum para ambas as asas e propiciaram fontes de lucros. As ilhas eram povoadas e, assim, foram invadidas e se anteviram possibilidades comerciais, pois tinham produtos naturais de interesse e, ao final, tornaram-se um centro para a produção de vinho e açúcar. Além disso, em virtude de as viagens serem razoavelmente fáceis e lucrativas, elas forneceram segurança financeira para aqueles que procuravam mais lucros na costa adjacente do Saara ou em ilhas habitadas do Atlântico mais distantes.

Malocello e aqueles que o seguiram no início da metade do século XIV rapidamente descobriram que as Canárias produziam muitos produtos úteis. Talvez o mais proveitoso tenha sido a urzela (matéria corante originada dos líquens que cresciam nas rochas das ilhas) e o “sangue-de-dragão”, uma resina também utilizada como corante. As ilhas ainda podiam ser ocupadas lucrativamente para gado e pessoas; havia uma demanda constante de escravos no mundo mediterrâneo.⁵²

Em 1341, uma viagem às Canárias (realizada sob os auspícios de Portugal, mas com uma tripulação de diversas procedências e um capitão italiano), teve como objetivo tanto comercializar como invadir, comprando peles de animais, corantes e produtos de madeira. Essa expedição também carregava armas para ações ofensivas, e o rei Afonso IV de Portugal relatou que emboscadas para capturar escravos já se realizavam antes de 1346.⁵³ Mercadores catalães uniram-se aos portugueses nos primórdios da exploração atacando e comercializando com os nativos das ilhas.⁵⁴ As tentativas de colonização emergiram dessas iniciativas. A primeira colonização de diversas partes das ilhas, feita por Malocello em torno de 1339, depois por um grupo de aragoneses em 1342 e outra sob os auspícios dos franceses em 1344, provavelmente foram simples tentativas para estabelecer um entreposto comercial e edificar um forte para emboscadas a escravos, e nenhuma delas resultou em povoamentos produtivos e de longa duração. O povo de Castela parece ter sempre fomentado simples ações ofensivas e comércio para a Espanha.⁵⁵

Castela, no entanto, apoiou a primeira colonização permanente, embora tenham sido os nobres normandos Gadifer de la Salle e Jean de Bethencourt que na realidade organizaram e levaram a termo a empreitada em 1402-5. Assim como seus predecessores, eles parecem ter se

52. Uma excelente pesquisa recente sobre a escravidão nessa época encontra-se em Jacques Heers, *Esclaves et domestiques dans le monde méditerranéen* (Paris, 1981), em especial as pp. 23-64, nas quais se relata o longo contexto de ações ofensivas a escravos e seus prolongamentos no Atlântico.

53. Crônica atribuída a Giovanni Boccaccio, “De Canaria et insulla reliquis, ultra Ispanian, in oceano nouiter repertis”, *Monumenta Henricina*, 14 vols. (Lisboa, 1960-74), 1:202-6, sobre a expedição de 1341; Afonso IV para Clemente VI, 12 de fevereiro de 1345, *Monumenta Henricina* 1:230.

54. Charles Verlinden, *L’esclavage dans l’Europe médiéval: I. Péninsule ibérique-France* (Burgos, 1955), pp. 628.

55. Sobre Malocello e os aragoneses, ver Charles Verlinden, “Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries”, *Revue belge de philologie et d’histoire* (1958): 1173-90; sobre a tentativa francesa, ver Clemente VI, “Tue deuotionis sinceritas”, 15 de novembro de 1344, *Monumenta Henricina* 1:207-14; e sobre as táticas de Castilha, B. Bonnet Reverón, “Las expediciones a las Canarias em el siglo XIV”, *Revista de Indias* 6 (1945): 215-18.

interessado mais pelos corantes (ambos eram oriundos de áreas de produção têxtil), utilizando os nativos para recolhê-los. Eles também trouxeram colonos normandos e fizeram uma divisão territorial, apesar de a exportação rentável das colheitas ter demorado um século para se efetuar.⁵⁶ Uma colonização posterior de Castela e da Espanha prosseguiu com a expansão da agricultura e, em aproximadamente 1520, as ilhas produziam açúcar, vinhos e produtos à base de carneiro e gado.⁵⁷

Mas, se as ilhas eram visitadas para serem conquistadas, atacadas ou para comercializar, elas eram vistas ainda como uma fonte rentável, e as viagens foram intensas durante o século XIV. Essa atividade trouxe mais navios na área ao sul do Estreito de Gibraltar, estendendo os ataques e o comércio dos cristãos para o sul e os familiarizando com a área e as regiões vizinhas da costa africana. Desse modo, as Canárias tanto como colônias quanto pontos de escala convenientes serviram como bases para operações posteriores ao longo da costa da África ou a ilhas desabitadas mais distantes no Atlântico, como Madeira e Açores, as quais eram provavelmente conhecidas dos europeus desde as viagens de Recco em 1341.

A EXPANSÃO EM DIREÇÃO À ÁFRICA

As ações ofensivas e o comércio das Canárias serviram de base e motivaram os europeus a expandir suas atividades mais abaixo da costa da África. Em consequência, Jacme Ferrer iniciou sua malsucedida viagem para Rio do Ouro em 1346, com uma parada nas Canárias.⁵⁸ Analogamente, Jean de Bethencourt, conquistador do grupo de ilhas a leste, tentou atingir a costa atlântica da África, embora não tenha feito viagens além dos limites habituais de navegação.⁵⁹

Quando Bethencourt prestou homenagem ao rei de Castela, em 1405, Portugal reivindicou seus direitos às ilhas, solicitados com firmeza pelo menos desde 1341, e suas conexões comerciais diminuíram no local. Nesse contexto, o infante D. Henrique esforçou-se para conquistar as ilhas remanescentes e enviou uma expedição para dominá-las em

56. Pierre Boutier e Jean le Verrier, *Le Canarien* (ed. atualizada Elias Serra Rafuls e A. Cloranescu, 2 vols. [Tenerife, 1959]), vol. 1, cap. 87.

57. Descrito em detalhes em Fernández-Armesto, *The Canaries after the Conquest* (Londres, 1982).

58. Ver as legendas de diversos mapas em Kamal, *Monumenta* 4: fol. 1235.

59. Boutier, *Le Canarien*, vol. 1.

1415. Em 1424, ele lançou uma expedição muito maior, envolvendo cerca de 2.500 soldados de infantaria e 120 de cavalaria.⁶⁰ Esse aumento da atividade dos portugueses nas Canárias resultou na bula papal *Romanus Pontifex* de 1436 renovando os pleitos de Portugal sobre as ilhas ainda não-conquistadas⁶¹ e uma correspondente ampliação da atividade ao longo da costa do Saara.

Esses ataques redobrados contra as ilhas Canárias remanescentes e a costa do Saara tiveram como consequência a descoberta do cabo Bojador (embora ele tenha continuado um pouco mais adiante) pelo navegador português Gil Eanes em 1434.⁶² Um ano antes, Eanes conduziu uma expedição de captura de escravos na ilha de Grã-Canária, e a expedição a Bojador foi uma excursão natural do mesmo teor. Na verdade, as embarcações da época poderiam evitar algumas das dificuldades advindas das correntes navegando pelas Canárias, atenuando, dessa forma, o antigo problema do retorno além de Bojador.

No entanto, apesar do potencial dessa rota alternativa, os portugueses não alcançaram logo o Senegal; embora expedições para o "Rio do Ouro" tivessem sido enviadas quase imediatamente, elas não chegaram tão longe. Algumas delas trouxeram de volta mercadorias como azeite e peles (tal como uma realizada em 1436),⁶³ mas a maioria era só de captura de escravos, e raramente se aventuravam mais além do litoral do que era necessário para assegurar uma carga lucrativa. Os portugueses só alcançaram o Senegal em 1444, embora tenham atacado e interceptado caravanas que faziam trajetos em direção ao norte em anos anteriores.⁶⁴

Por conseguinte, a real motivação da expansão européia e de abertura de novas rotas marítimas não era simplesmente explorar a oportunidade de lucros imediatos por meio de emboscadas e da apreensão ou compra de mercadorias comercializáveis. Foram esses objetivos mais limitados que, por fim, propiciaram a viagem para o Senegal, com a qual

60. Relatado em Zurara, *Crônica*, cap. 79; ver detalhes adicionais em Barros, *Décadas de Asia* I, livro 1, cap. 12; Barros foi um escritor do século XVI que examinou documentos sobre essa expedição nos arquivos de Portugal. Sobre a situação como um todo, ver Florentino Perez Embid, *Los descubrimientos en el Atlantico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas* (Sevilha, 1948).

61. Ver Luiz Suárez Fernández, *Relaciones entre Portugal y Castilla em la época del Infante D. Henrique* (Valadoli, 1960), pp. 244-72.

62. Zurara, *Crônica*, cap. 8.

63. *Ibid.*, cap. 11.

64. *Ibid.*, caps. 8-16.

geógrafos e pensadores que almejavam planos comerciais e geopolíticos a longo prazo haviam sonhado desde o século XIV. Outros motivos semelhantes permitiram aos portugueses atingir posteriormente esse objetivo de longo prazo — importante tanto para o cenário comercial quanto para o geopolítico — de circundar a África e descobrir uma rota marítima para a Índia e a Etiópia.⁶⁵ A predominância de alvos limitados nas viagens de reconhecimento e expansão explica por que a necessária exploração demorou tanto tempo a se concretizar — de 1434, quando o maior obstáculo à navegação foi superado, até 1488, quando Dias mostrou que o cabo da Boa Esperança situava-se no extremo sul do continente africano.

Na região do Senegal os lucros foram obtidos do ouro e de escravos (capturados inicialmente em emboscadas, depois comprados). Encontrava-se ouro em muitos pontos do litoral, e os navegantes logo estenderam suas viagens em direção ao sul até alcançarem a costa da atual Serra Leoa em torno de 1460. Entretanto, muito do entusiasmo desses empreendimentos mesmo durante esses anos visava à consolidação e exploração dos recursos de áreas já conhecidas⁶⁶ ou para estabelecer bases. O desabitado arquipélago de Cabo Verde era crucial para ampliar a expansão e foi colonizado nos anos 1460.⁶⁷

Porém havia outras possibilidades mais além, e talvez a perspectiva de descobrimento de uma nova extensão costeira para produzir a pimenta conhecida como pimenta-malagueta⁶⁸ fosse conhecida por Fernão Gomes quando ele fez uma petição à Coroa por direitos exclusivos de comércio na África ocidental, menos das áreas anteriormente concedi-

65. Diversos historiadores portugueses como Duarte Leite e Vitorino Magalhães-Godinho destacaram os planos de curto prazo e os lucros imediatos da expansão, apesar de seus argumentos diferirem do apresentado aqui; ver a discussão historiográfica em Chaunu, *Expansion européenne*, pp. 243-51.

66. O tempo exato dessas viagens é difícil de determinar; uma boa pesquisa e nova discussão encontram-se em Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal* (Lisboa, 1977), 2:164-70.

67. Cf. Orlando Ribeiro, "Primórdios da ocupação das ilhas de Cabo Verde", em *Aspecto e problemas da expansão portuguesa* (Lisboa, 1962), pp. 130-8. Ver também sobre o uso generalizado de Cabo Verde como uma base, T. Bentley Duncan, *Atlantic Islands: Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century Commerce and Navigation* (Chigago e Londres, 1972), pp. 166-9.

68. Uma descrição dos primórdios do comércio de pimenta pode ser vista em Eustace de la Fosse, "Voyage à la côte occidentale d'Afrique", 1479-80, MMA2 1:473-4. A pimenta foi exportada da região de Gâmbia e do norte de Serra Leoa em torno da metade dos anos 1450 (Magalhães-Godinho, *Descobrimientos*, 1:476-8).

das aos colonizadores de Cabo Verde em 1469.⁶⁹ De qualquer modo, sua concessão incluía uma cláusula de exploração de outras partes da costa, e suas expedições começaram rapidamente a exportar pimenta. Logo depois (talvez em torno de 1471), para sua extrema sorte, os marinheiros de Gomes atingiram a região produtora de ouro da Costa do Ouro (atual Gana), uma descoberta inesperada que recompensou largamente Gomes e a Coroa.⁷⁰ Seus marinheiros localizaram uma nova região produtora de pimenta em Benim no ano seguinte, embora o comércio regular só tenha começado nesse local em 1485-6.⁷¹ Eles também descobriram na ilha de São Tomé outra base potencial para operações na região.

Desse modo, por um longo período de tempo, entre 1340 e 1470, a expansão européia procedeu com vagar ao longo da costa africana. Os grupos privados que haviam apoiado a maioria dessas iniciativas foram generosamente recompensados e, em 1482, pela primeira vez, a Coroa de Portugal decidiu custear sua primeira expedição no Atlântico, em vez de conceder esse privilégio a outras pessoas que levantavam seu próprio capital.⁷² Ao contrário das viagens iniciais, a viagem real de Diogo Cão tinha um objetivo geopolítico claro. Segundo João de Barros, informações recebidas de Benim sugeriram à Corte que os navegantes portugueses estavam perto das terras de Preste João e que uma circunavegação da África era agora possível.⁷³ Assim, Cão fez a primeira tentativa de expansão imbuída do espírito romântico, mas ele só descobriu que o continente africano voltava-se para o sul, estendendo-se por milhares de quilômetros mais. Mas, para sorte da Coroa, Cão chegou ao reino de Congo, cujos produtos de exportação ajudaram a ressarcir os custos das viagens, além de contribuírem para o sucesso da colônia em São Tomé.⁷⁴ Sem se

69. Os termos são conhecidos somente pela citação em Barros, *Decadas de Asia*, livro 2, cap. 2.

70. Ver a discussão em Cortesão, *Os descobrimentos portugueses*, 2:416.

71. Caso se aceite Rui de Siqueira como o primeiro visitante europeu em 1472; ver Ryder, *Benin and the Europeans*, pp. 30-2.

72. Martin Behaim, *Liber Cronicarum cum figuris et ymaginibus ab inicio mundi usq̃ nũnc temporis*, 1947, fol. 326v, MMA 1:30.

73. Barros, *Decadas de Asia* I, livro 3, cap. 3.

74. Rui de Pina, "Chronica del rei Dom João II", cap. 57, MMA 1:32-5; Barros, *Decadas de Asia* I, livro 3, cap. 3. Sobre o comércio de exportação do Congo, ver Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis* (c. 1506), livro 2, cap. 2 (edição comentada atualizada, Augusto Epiphânio da Silva Dias [Lisboa, 1905; reimpresso em 1975]), p. 134; e legenda de Cantino Atlas (1502), reproduzida em Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, eds., *Portvgalliae monumenta cartographica*, 6 vols. (Lisboa, 1960), 1:12.

intimidar com a extensão territorial da África, a Coroa portuguesa continuou a custear a exploração, primeiro com Bartolomeu Dias e, por fim, com Vasco da Gama, cujas viagens substituíram em geral os relatos prosaicos das primeiras viagens nos livros didáticos e a história romântica da busca pelas Índias.

O LADO DO ATLÂNTICO E A DESCOBERTA DA AMÉRICA

Assim como o lado africano, a exploração em direção ao Atlântico começou nas Canárias, mas foi estimulada pela esperança de encontrar produtos naturais valiosos e colonizar terras inabitadas. Mas, como os resultados ficaram aquém das expectativas, o processo foi lento. Madeira, por exemplo, provavelmente era conhecida (devido à exploração das ilhas Canárias, sem dúvida) já em 1339,⁷⁵ mas sua colonização só foi iniciada em torno de 1425.⁷⁶ No entanto, seu povoamento foi um precedente importante, pois os Açores alcançados por Diogo de Silves só em 1427⁷⁷ estavam sendo colonizados em 1440.⁷⁸

Em virtude de serem inabitadas, ilhas como Madeira e Açores não ofereciam atrativos comerciais, mas podiam ser exploradas por seus produtos naturais. Com toda certeza, seus primeiros colonizadores (João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo) investiram muito na exportação de produtos naturais disponíveis, tais como cera, mel,⁷⁹ madeira⁸⁰ e corantes, ou criaram gado, que podia ser mantido com facilidade nas ilhas não arborizadas de Porto Santo e Deserta.⁸¹ Os primórdios da colonização dos Açores foi similar. A ordem para iniciar o povoamento, datada de 1439, já mencionava esses produtos,⁸² e

75. Ela aparece no mapa de Dulcert de 1339, bem como no Atlas Mediceo de 1351 (Kamal, *Monumenta* 4: fols. 1222 e 1248).

76. Data preferida, com razão, por Duncan, *Atlantic Islands*, pp. 7-8.

77. Ver Damião Peres, *História dos Descobrimentos*, 2ª ed. (Coimbra, 1960), pp. 78-87, que cita um mapa de Gabriel Valseca datado de 1439.

78. Duncan, *Atlantic Islands*, p. 12. A colonização das "sete novas ilhas descobertas" começou em 1439 (Autorização do infante D. Henrique, 2 de julho de 1439, *Monumenta Henricina* 6:334).

79. Alvise da Mosto, "Mondo Novo" (título de um dos quatro textos revistos) (ed. atualizada Tullia Gasparini-Leporace, *Le navigazione atlantiche de Alvise da Mosto* [Milão, 1966]), p. 17.

80. Zurara, *Crônica*, cap. 5, cita madeira, cera, mel, corantes, e outros produtos. Diversos documentos do século XV também se referem a serras hidráulicas, evidentemente para cortar madeira.

81. *Ibid.*, cap. 83, de cerca de 1446; observações similares podem ser encontradas em da Mosto, "Mondo Novo", pp. 14-15.

82. Ordem do infante D. Henrique, 6 de julho de 1439, *Monumenta Henricina*, vol. 6.

Zurara, referindo-se a 1446, indicava que alguns já haviam sido exportados.⁸³ Por outro lado, os Açores nunca foram particularmente ricos e serviram mais como uma base de operações no Atlântico do que um grande centro de produção.

O processo repetiu-se em outras ilhas desabitadas do Atlântico. A carta régia outorgando as ilhas de Cabo Verde ao infante D. Henrique em 1462 indicava com clareza que ele esperava obter lucros rápidos na exploração dos produtos naturais ou daqueles que requeriam pouco investimento.⁸⁴ Do mesmo modo, os primeiros colonizadores de São Tomé, em 1485, tinham uma carta em que também se especificavam taxas de exportação de produtos naturais que deveriam ser encontrados nessas ilhas tropicais.⁸⁵ Em cada caso, o rei, ao conceder a carta, especificava termos simples para a exportação de uma variedade de produtos, tanto cultivados como naturais, que deveriam florescer nos trópicos.

À colheita de produtos naturais, o primeiro incentivo para visitar essas ilhas, seguiu-se o cultivo de produtos agrícolas de fácil exportação, quando o solo e as condições climáticas fossem razoavelmente conhecidos. Na ilha da Madeira, o desflorestamento e o plantio de trigo, o primeiro produto cultivado a ser exportado, requereu trabalho extra; alguns trabalhadores foram trazidos como empregados da Europa⁸⁶ e outros foram provavelmente conseguidos em ataques às Canárias.⁸⁷ Na verdade, os colonizadores da Madeira participaram do ataque de 1424 bem no início da colonização, e, então, as duas operações foram realizadas em conjunto.⁸⁸

Madeira e as ilhas Canárias começaram rapidamente a exportar trigo em grande quantidade, e o solo virgem produziu, segundo o testemunho entusiasta de Zurara em 1446, na proporção de 50 para 1,⁸⁹ Mosto, mais comedido, mencionou que a produção de 60-70 para 1 declinou para 30-40 para 1 em 1455,⁹⁰ mesmo assim um proveito ex-

83. Zurara, *Crônica*, cap. 83.

84. Doação a D. Fernando, 29 de outubro de 1462, *MMA* 1:423-4.

85. Carta de Privilégio para os colonizadores de São Tomé, 24 de setembro de 1485, *MMA* 1:50-1.

86. Alberto Iria, *O Algarve e a Ilha da Madeira no século XV* (Lisboa, 1974).

87. Um argumento convincente encontra-se em Sidney Greenfield, "Madeira and the Beginnings of New World Sugar Cane Civilization and Plantation Slavery: A Study in Institution Building", *Annals of the New York Academy of Sciences*, 292 (1977): 541-3.

88. Ver documento citado, *ibid.*, p. 550, n.º 34, agradecendo sua participação no ataque, datado de 1425.

89. Zurara, *Crônica*, cap. 83.

90. Mosto, "Mondo Novo" (ed. Gasparini-Leporace), p. 16.

pressivo para os padrões da época. O trigo era exportado para Portugal e para os destacamentos militares portugueses no Marrocos, na costa do Saara e na África ocidental, a maior parte já transformada em pão.⁹¹ Mas os lucros reais vieram do vinho, descrito como excelente por Mosto já em 1455,⁹² e sobretudo pela produção de açúcar, na qual era utilizada mão-de-obra escrava, em especial de nativos das Canárias.⁹³ As exportações de açúcar eram significativas em 1455 e cresceram rapidamente até tornar a Madeira um dos principais produtores de açúcar na economia europeia.⁹⁴

O sucesso do empreendimento na Madeira encorajou outros e demonstrou que até mesmo ilhas inabitadas, em particular as situadas em zonas tropicais ou subtropicais, poderiam ser rentáveis economicamente e ressarcir com razoável rapidez os custos para povoá-las.

Nem todas as ilhas foram tão bem exploradas como a Madeira, embora algumas, a exemplo de São Tomé, tenham se tornado muito lucrativas. Mas elas serviram de base para explorações ao longo da costa da África (como Cabo Verde e São Tomé) ou para navegações mais distantes no Atlântico (como Açores para o Brasil e a Índia). Mais ainda, contudo, a expectativa de encontrar ilhas desconhecidas e inabitadas aparentemente numerosas no Atlântico encorajou os navegantes a olharem para o ocidente do oceano e para o sul da África em busca de fortuna. Na realidade, poucos anos antes da jornada de Colombo, em 1486, a Coroa concedeu a Fernão Dulmo, capitão da ilha de Terceira (no arquipélago de Açores), o direito a todas as terras que ele porventura descobrisse no Atlântico, inclusive “uma grande ilha ou ilhas ou zonas costeiras de um continente”.⁹⁵

Foi a combinação da possibilidade de encontrar novas ilhas e do sonho de alcançar a Índia que inspirou a viagem de Cristóvão Colombo em 1492 — embora ele possa ter pensado que essa viagem o levaria às terras de Gengis Khan, sua carta especificava também ilhas.⁹⁶ Colombo,

91. Magalhães-Godinho, *Descobrimientos*, 1:282-6.

92. Mosto, “Mondo Novo” (ed. Gasparrini-Leporace), p. 17.

93. *Ibid.*, p. 22; Greenfield, “Madeira”.

94. Magalhães-Godinho, *Descobrimientos* 1:426-50.

95. Doação a Fernão Dulmo, 3 de março de 1486, em José Ramos Coelho, ed., *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas* (Lisboa, 1892), pp. 58-9.

96. Ver as observações de Samuel Elliot Morrison, *Journals and Other Documents on the Life of Admiral Christopher Columbus* (Nova York, 1963), pp. 26-30; idem, *Admiral of the Ocean Sea: A*

é claro, descobriu muitas ilhas e, logo depois, um grande continente, o qual (mesmo que Colombo tenha morrido pensando que estava na Ásia) foi logo reconhecido como uma nova e inesperada extensão de terra.

Por conseguinte, a navegação europeia no sul do Atlântico não foi resultado de planos visionários de longo prazo, de deflagração de uma atividade comercial reprimida ou mesmo a resposta a uma nova tecnologia. Foi, em vez disso, um avanço cauteloso em direção a uma nova fronteira, utilizando ou modificando um pouco a tecnologia existente e apoiando-se em recursos financeiros relativamente pequenos de capital privado. Só nas últimas grandes viagens ao redor da África ou na travessia do Atlântico, o patrocínio dos reis, um capital vultoso, e a visão geopolítica dominaram a atividade. Por exemplo, somente depois que os navegantes portugueses que visitaram Benim relataram a possibilidade de contatos com Preste João (na Etiópia), a Coroa portuguesa decidiu financiar sua própria viagem, a tentativa de Diogo Cão de circunavegar a África.⁹⁷ Durante todo o século precedente, a expansão foi custeada com capital privado, embora apoiada pela realeza. Analogamente, só a conquista das ilhas remanescentes das Canárias e as viagens de Colombo tiveram apoio financeiro da Espanha.⁹⁸

Esse modelo continuaria a dominar a atividade dos europeus. Os comerciantes mais ricos, os funcionários do governo e os grandes projetos seriam preservados até que as pessoas politicamente mais fracas demonstrassem a certeza do sucesso, e, então, os ricos e poderosos as seguiriam, absorvendo as atividades e lucros dos pioneiros, invertendo a exploração das novas descobertas para aqueles que dominavam toda a sociedade.

Assim, ao final do século XV os desbravadores haviam testado todo o sistema de ventos e correntes que controlava a navegação no Atlântico.⁹⁹ Ao descobrir essa chave, os europeus puderam descerrar o comércio do Atlântico e, porque eles o haviam desenvolvido sozinhos, seu domínio do alto-mar no Atlântico era total, fato que não ocorreria em nenhuma outra área de navegação europeia. Nem em técnicas ou expe-

97. Barros, *Decadas de Asia* I, livro 3, cap. 4.

98. Rumeu de Armas, *Espanha em el Africa Atlántida* (Madri, 1956).

99. Avelino Teixeira da Mota, “As rotas marítimas portuguesas no Atlântico de meados do século XV”, in *Revista de História da Universidade de Coimbra*, 1963, pp. 1-10.

riência eles dominaram o oceano Índico e o mar da China meridional como fizeram com o Atlântico.¹⁰⁰

A NAVEGAÇÃO OCEÂNICA E A DOMINAÇÃO POLÍTICA

Os acadêmicos têm argumentado que essa dominação marítima conferiu aos europeus vantagens políticas e comerciais insuperáveis sobre os povos locais da África e das Américas.¹⁰¹ Essa asserção, embora possua algum mérito, não investiga a complexidade da situação, em especial nas zonas costeiras dos continentes e, ao ser examinada em detalhes não é tão convincente como parece à primeira vista. Apesar de os europeus terem feito algumas conquistas na África e nas Américas, não foi o poder naval que assegurou essas conquistas. O fracasso em dominar o comércio local costeiro ou subjugar as sociedades do litoral, mais acentuado na África, mas que também ocorreu em algumas partes das Américas, significa que devemos ampliar nossa estimativa do papel exercido por essas sociedades na formação do mundo atlântico. O controle sobre o comércio em alto-mar era significativo, porém, talvez, não tão determinante como o domínio territorial.

Combates navais e o comércio afro-europeu. Os europeus confiavam que suas habilidades marítimas lhes dariam vantagens militares, resultando em grandes lucros e talvez conquistas. Eles estavam preparados para se aposar de territórios e escravizar pessoas, e suas ações nas ilhas Canárias foram relatadas por testemunhos. Embora alguns visitantes das Canárias tenham desejado encetar um comércio pacífico, em última instância foram as emboscadas para capturar escravos e os conquistadores que prevaleceram. O controle marítimo permitiu aos europeus desembarcar com liberdade nas ilhas, repondo o contingente de suas forças sempre que necessário e concentrando grandes tropas para suas batalhas finais — e, desse modo, a superioridade marítima foi, sem dúvida, a causa de seu sucesso.

Os primeiros navegantes que alcançaram a costa da África no século XV esperavam continuar essa tradição, como aparentemente fizeram

100. Ver o importante trabalho de K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750* (Londres, 1985), pp. 138-59.

101. Essa questão foi resumida e examinada em Chauveau, "Histoire maritime africaine", pp. 176-90.

os navegantes espanhóis ao conquistar as grandes ilhas do Caribe no final do século XV e início do século XVI. Mas, pelo menos na África, sua abordagem confiante foi repelida. Ao contrário dos nativos das Canárias, que não possuíam barcos, os povos da África ocidental tinham uma cultura marítima muito bem desenvolvida e especializada, capaz de proteger suas águas.

Uma das expedições ao rio Senegal, liderada por Lançarote de Lagos em 1444, atacou brutalmente os moradores de diversas ilhas ao largo. Os habitantes, embora tenham conseguido infligir algumas baixas em seus agressores, não tiveram outro recurso do que tentar fugir para áreas de difícil acesso. Outras expedições subseqüentes comportaram-se mais ou menos da mesma forma, mas logo as forças navais africanas foram alertadas desses novos perigos, e os navios portugueses começaram a enfrentar uma forte e efetiva resistência. Por exemplo, em 1446, um navio sob o comando de Nuno Tristão tentou desembarcar uma tropa armada na região de Senegâmbia, mas foi atacado por navios africanos, e os africanos conseguiram matar quase todos os invasores. Do mesmo modo, em 1447 Valarte, um navegador dinamarquês a serviço de Portugal, foi assassinado junto com a maioria de sua tripulação quando embarcações locais o atacou perto da ilha de Gorée.¹⁰²

Embora os navios africanos não fossem projetados para navegar em alto-mar, eles eram capazes de repelir ataques nas costa. Eram embarcações especialmente projetadas para enfrentar os problemas da navegação costeira dos sistemas fluviais adjacentes. Da costa da Angola até o Senegal, as embarcações militares e comerciais tendiam a ser construídas de modo similar. Em geral, elas eram feitas de um só tronco de árvores tropicais e só ocasionalmente tinham partes laterais. Por conseguinte, eram longas e baixas. Quase sempre eram movidas por remos ou pás e, portanto, suas manobras independiam dos ventos. Deslocavam pouca água e podiam operar na costa, rios, enseadas e em estuários e lagoas no interior. As embarcações projetadas para carregar soldados podiam, segundo testemunhas da época, carregar de 50 a cem homens.¹⁰³

Esses barcos especiais constituíam alvos pequenos, rápidos e difíceis para as armas européias, e carregavam forte carga de material de

102. Zurara, *Crónica*, caps. 24-5, 30-6, 86 e 94.

103. Sobre os barcos da África ocidental, em especial, suas características militares, ver Chauveau, "Histoire maritime africaine", pp. 191-7.

ataque em seus arqueiros e em suas azagaias. No entanto, eles não podiam se aventurar em alto-mar, e os navios portugueses grandes e de costado alto eram difíceis de tomar de assalto. Alvise da Mosto, um mercador veneziano que comercializava na África com uma licença portuguesa, registrou um embate seu com uma flotilha africana em Gâmbia, em 1456. Mosto foi confundido, com justiça, como um novo invasor de Portugal e foi imediatamente atacado por 17 grandes barcos que carregavam cerca de 150 homens armados. Eles exibiram os navios armados com arcos e flechas ao se aproximarem, e Mosto disparou sua artilharia contra eles, sem, contudo, atingi-los. Embora os atacantes tenham ficado temporariamente surpresos com esse bombardeio inesperado, não obstante intensificaram o ataque e nesse momento a tripulação no cordame superior do navio veneziano abriu fogo, causando algumas mortes. De novo, apesar de impressionados com essas armas, os africanos continuaram a lutar até que Mosto conseguiu, por fim, comunicar-lhes que não tinha intenção de atacá-los, e aí houve um cessar-fogo.¹⁰⁴

Os africanos eram incapazes, na maioria das circunstâncias, de tomar de assalto um navio europeu, e os europeus, por sua vez, tinham pouco sucesso em seus ataques por mar no continente. Por conseguinte, os europeus abandonaram a longa tradição de comercializar e atacar, e a substituíram por uma relação quase pacífica no comércio regular. Mosto tentou isso em sua viagem, e a Coroa portuguesa por fim enviou Diogo Gomes em 1456 para negociar tratados de paz e comércio com os governantes da costa.¹⁰⁵ Como resultado, Portugal estabeleceu e manteve relações diplomáticas com estados africanos. Já em 1494, Hieronymus Münzer, um visitante alemão em Lisboa, observou que o rei enviava com frequência presentes aos governantes de estados africanos para obter favores e, assim, os portugueses podiam viajar com liberdade na África sob a proteção desses governantes.¹⁰⁶ Essas relações diplomáticas e comerciais substituíram com facilidade as atividades de ataque e comércio ou de ataque e conquista em outras partes do Atlântico, sobretudo porque os portugueses descobriram com prazer que também havia uma

104. Mosto, "Mondo Novo" (ed. Gasparini-Leporace), pp. 82-4.

105. Gomes relatou sua missão em "De prima inuentione Gujnee", em Fernandes, "Descrição", fols. 272-83 (esta é a numeração do texto original).

106. Hieronymus Münzer, "Itinerarium", 23 de novembro de 1494, MMA2 1:247-8. Muitos desses diplomatas eram conhecidos: existem registros de missões ao Congo, Benim, Labida e Jalofa, todas de Lisboa.

economia comercial bem desenvolvida na África, a qual o comércio marítimo poderia explorar sem hostilidades.

A presença da frota africana em quase toda a costa parece ter inibido a recorrência das ações regulares de ataque e comércio de muitas viagens subsequentes dos portugueses, embora, é claro, a política de reprimir agressões aos africanos nem sempre fosse seguida. Recém-chegados ou poderes menos estruturados ainda pensavam nas vantagens a curto prazo das invasões, como assim fez uma expedição de Castela enviada em 1475 para comercializar ouro na Costa do Ouro, mas que também realizou muitas emboscadas.¹⁰⁷ Do mesmo modo, as primeiras viagens inglesas no final do século XVI, em especial a áreas pouco estáveis como Serra Leoa com seus diversos estados, também fizeram ações ofensivas ou pelo menos deixaram a violência e a captura de pessoas predominar sobre o comércio pacífico.¹⁰⁸ Mas essa violência "prejudicou" o comércio na área, e muitos países que tinham uma participação comercial constante tomaram medidas para prevenir hostilidades. Uma das primeiras viagens norte-americanas vindas de Boston em 1645 envolveu-se em uma emboscada, e os encarregados dessa missão devolveram os escravos aprisionados no navio com um bilhete de desculpas, provavelmente para manter ou retomar boas relações com seus sócios comerciais em potencial.¹⁰⁹

Mesmo a Coroa portuguesa algumas vezes precisou reaprender essas lições. Em 1535, a tentativa de Portugal de conquistar as ilhas Bissagos, sede de alguns dos mais renomados navegadores e invasores da costa da Guiné, teve resultados desastrosos.¹¹⁰ Mas, em geral, essas exceções eram esporádicas, e o comércio pacífico tornou-se uma norma em toda a costa da África. Porém, em virtude do grande número de participantes e da incerta natureza da factibilidade desse comércio em distâncias tão lon-

107. Alonso Fernández de Palencia, *Cronica de Enrique IV*, 5 vols. (Madri, 1904-9), 4:127.

108. Como exemplo, o ataque de Cavendish em agosto de 1586 e de Cumberland em outubro de 1586, com base em vários relatos reunidos e editados em P. E. H. Hair, "Early European Sources for Sierra Leone", *Africana Research Bulletin* 13 (1974): 71-2, 76-7.

109. Richard Saltonstall para o general Court de Massachusetts, 7 de outubro de 1645, em Robert Moody, ed., *The Saltonstall Papers, 1607-1815*, 2 vols. (Boston, 1972-4), 1:138-9; minutas das reuniões do Boston Council, sessões de 1 a 14 de outubro de 1645, e de 4 de setembro, 1 de outubro e 4 de novembro de 1646, em Nathaniel B. Shurtleff, ed., *Records of the Governor and Company of the Massachusetts Bay in New England*, 5 vols. (Boston, 1853-4; reeditado, Nova York, 1968), 2:84, 129, 136 e 168.

110. Ver o relato retrospectivo de André Álvares de Almada, "Tratado breve dos Rios da Guiné", 1594, MMA2 3:319, e a documentação contemporânea, Donation to Infante Luís, 27 de março de 1532 e 5 de setembro de 1534, MMA2 2:226-9 e 263-5.

gas no período pré-industrial, não é surpreendente que tais transgressões tenham ocorrido.

Além do poderio naval africano ter dificultado os ataques, ele também permitiu que os africanos comercializassem com os europeus segundo seus próprios termos, coletando direitos aduaneiros e taxas como queriam. Por exemplo, Afonso I, rei do Congo, capturou um navio francês e sua tripulação em 1525 porque estava fazendo comércio ilegal em sua costa.¹¹¹ Talvez em razão de incidentes como esse, João Afonso, um navegador português a serviço da França, ao escrever na época aconselhava potenciais viajantes da França para o Congo de gerir o comércio corretamente, explicando que, quando um navio entrava no Zaire, ele tinha de esperar até que os funcionários na costa enviassem um dos seus barcos e que não fizessem nada sem a real permissão do rei do Congo.¹¹²

Uma excursão militar portuguesa na África atlântica, a conquista de Angola, foi mais o resultado de uma controvérsia econômica do que de aspirações territoriais. A colônia foi originalmente planejada para abrigar uma feitoria comercial, a fim de regular o comércio de Dongo, e durante quatro anos funcionou como tal.¹¹³ Quando uma disputa comercial provocou uma guerra em 1579, a posição portuguesa foi salva pela intervenção de um exército do Congo e, apesar de o Congo ter-se unido a uma coalizão contra Portugal em 1571, Portugal havia conseguido uma base sólida e aliados locais para se manter.¹¹⁴

Conflitos navais e a conquista das Américas. Embora nosso objetivo principal seja mostrar o papel da África na formação do mundo atlântico, vale observar, mesmo superficialmente, que em algumas partes das Américas a superioridade naval dos europeus não era tão significativa. A maioria das conquistas espetaculares dos europeus na América envolveu impérios no interior do continente, onde o poderio naval era relativamente

111. Alvará de Afonso I para oficiais de São Tomé, 27 de dezembro de 1525, MMA 1:455-6.

112. Jean Alfonse de Saintogne, *Les voyages aventureux* (Paris, 1559), fol. 55. Apesar de publicado em 1559, esse texto provavelmente foi escrito em torno de 1530. Afonso morreu, de todo modo, aproximadamente em 1544.

113. Ver o contrato de 1571 firmado entre Paulo Dias de Novais e a Coroa, que estipulava relações comerciais, embora não permitisse a Dias de Novais conquistar uma parte árida da costa meridional, nessa época fora da jurisdição de Ndongo (Carta de Doação a Paulo Dias de Novais, 19 de setembro de 1571, MMA 3:36-51).

114. Detalhado em Beatrix Heintze, "Die portugiesische Besiedlungs- und Wirtschaftspolitik in Angola, 1570-1607", *Aufsätze zur portugiesischen Kulturgeschichte* 17 (1981-2): 200-19.

insignificante (com exceção do conhecido papel das fragatas hispânicas no cerco de Tenochtitlán por Cortez).¹¹⁵

Entretanto, o mais dramático foi o fracasso da Espanha no Caribe. A Espanha, sem dúvida, conquistou (com uma ajuda considerável dos povos locais) as maiores ilhas. Porém, muitas vezes, suas conquistas foram rechaçadas pelos habitantes militaristas do sul e do leste do Caribe. O povo kulinago das Pequenas Antilhas, os carib e os arawak, que habitavam a Venezuela e as Guianas (com frequência, mas nem sempre de modo acurado, designados "caribs" em documentos espanhóis),¹¹⁶ não só resistiram às tentativas de ataque dos espanhóis, como conseguiram atacar as possessões espanholas durante os séculos XVI e XVII. O povo da bacia oriental do Caribe possuía uma boa tecnologia naval (nos moldes da africana, com embarcações relativamente pequenas e de fácil manobra)¹¹⁷ para derrotar os navios espanhóis, pois eles navegavam em alto-mar.¹¹⁸ A ocupação posterior dos franceses, ingleses e holandeses nas Índias Ocidentais resultou na primeira co-dominação e depois em um longo embate militar, que só foi decidido pela força numérica superior dos colonizadores.

Mesmo em terras continentais, a conquista europeia das Américas ficou muito aquém da plenitude. Fora das áreas centrais do México e do Peru houve muitos nativos americanos que resistiram a incursões dos europeus ou se renderam gradualmente após uma longa pressão militar. Entre eles pode-se citar os indígenas da Flórida, que não só venceram o célebre ataque de Ponce de Leon, como perseguiram seus homens em suas canoas, capturando diversos dos seus navios.¹¹⁹ Mesmo em terra firme, os europeus não conseguiram derrotar com facilidade nem os

115. Existem várias pesquisas sobre esse período, a melhor talvez sendo a de Carl Sauer, *The Early Spanish Main* (Berkeley e Los Angeles, 1996); e Troy Floyd, *The Columbus Dynasty in the Caribbean, 1492-1526* (Albuquerque, 1973).

116. Sobre a complexidade das situações etnológicas, históricas e arqueológicas na bacia meridional do Caribe (incluindo as Guianas e a bacia do Orinoco), ver Marc de Civrieux, "Los Caribes y la conquista de la Guyana española", *Montalbán* 5 (1976): 875-1201.

117. Para um relato sobre a batalha naval entre as canoas caribenhas e os navios europeus parecido de algum modo com o relato de Mosto na África, ver o testemunho de Jean Baptiste du Terte, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, 4 vols. (Paris, 1667), 1:508-12.

118. Para uma boa pesquisa sobre as relações da Espanha com os habitantes da atual República Dominicana e as proezas militares dos caribenhos em geral, ver Joseph Baromé, "Spain and Dominica, 1493-1647", *Caribbean Quarterly* 12 (1966): 30-47.

119. Antonio Herrera y Tordesillas, *Historia general de los hechos de los castellanos ... (1724)* (diversas edições modernas), década 7, livro 7, caps. 5, 8-10.

araucanos do Chile¹²⁰ ou os “chichimecas” do México,¹²¹ os quais resistiram aos colonizadores europeus e conquistadores com tanto sucesso que a colonização foi lenta e realizada sem sua colaboração ou assistência, e só depois de uma longa luta. Os tupinambás e os tupis no Brasil aceitaram a colonização portuguesa com muito vagar e, em 1680, muitas regiões da América do Sul estavam ou inteiramente nas mãos dos nativos ou eram governadas em conjunto com os nativos americanos e os colonizadores europeus em uma incômoda co-dominância.¹²²

Portanto, não se pode conceber as Américas sob a soberania total dos europeus. Em muitos lugares, ocorreu uma longa luta pelo controle; em outros locais as fronteiras permaneceram sem o domínio firme dos europeus por muito tempo. Quando os africanos foram trazidos para as Américas como escravos, essa situação com frequência os favoreceu, e para eles a natureza instável das Américas propiciou oportunidades para escapar, mediar partidos rivais ou usar o potencial de deserção ou fuga para melhorar sua situação.

Assim, na metade do século XVI o mundo atlântico começou a tomar forma. Os navegadores europeus que haviam começado a compreender os ventos e as correntes do Atlântico estabeleceram um sistema de navegação que uniu a Europa, a África e as Américas em um sistema único de comércio. Os governantes europeus e seus súditos mais poderosos perceberam que esse sistema era muito importante e que possuía um grande potencial de riqueza, e estavam determinados a retirar o controle político e econômico das mãos dos pioneiros. Mas se os poderosos da Europa controlavam o comércio marítimo, na África foram incapazes de dominar a costa e a navegação costeira, e nas Américas as regiões conquistadas eram circundadas por povos não conquistados, hostis e, algumas vezes, agressivos. Na África, eram eles que determinavam seu papel comercial, e na América com frequência constituíam o grupo mais importante entre os primeiros colonizadores. Mesmo quando não exerciam um papel político especial, eles constantemente conseguiam tirar partido da dominação incompleta da Europa.

120. Louis de Armond, “Frontier Warfare in Colonial Chile”, *Pacific Historical Review* 23 (1954): 125-32; Robert C. Padden, “Cultural Change and Military Resistance in Auracanian Chile, 1550-1730”, *Southwestern Journal of Anthropology* (1957): 103-21.

121. Ver a admirável discussão em Philip Powell, *Soldiers, Indians and Silver: The Northward Advance of New Spain, 1550-1600* (Berkeley, 1952).

122. O livro de John Hemming, *Red Gold: The Conquest of the Brazilian Indians, 1500-1760* (Cambridge, Mass., 1978) é a melhor pesquisa; para outras regiões como o Paraguai, ver James Lockhart e Stuart Schwartz, *Early Latin America: A History of Colonial Spanish America and Brazil* (Cambridge, 1983), pp. 253, 204.

Capítulo

2

O desenvolvimento do comércio entre europeus e africanos

O SUCESSO DA ÁFRICA DE RESISTIR ÀS PRIMEIRAS tentativas de ataque da Europa ao seu litoral demonstrou que as interações que se seguiriam seriam muito pacíficas e comerciais — pois só em 1579 ocorreria uma grande guerra em Angola, mas logo reprimida sem uma conclusão precisa. Não houve mais nenhuma importante conquista europeia na África, e até mesmo os escravos que cruzaram o sul do Atlântico para ajudar na colonização da América foram, com frequência, mais comprados do que capturados. Esse cenário fora preparado pelas expedições de Diogo Gomes em 1456-62 e caracterizaria as relações entre os europeus e os africanos nos séculos subseqüentes.

As vitórias navais africanas não significaram necessariamente que o comércio que floresceu em substituição aos ataques invasores estava, na verdade, sob controle da África ou se servia aos seus interesses (ou aos interesses da sociedade rica e poderosa africana). De fato, muitos especialistas nestes últimos anos consideram o comércio da África atlântica com a Europa destrutivo e desigual, com os europeus colhendo a maior parte dos lucros de longo prazo e os africanos incapazes de se beneficiarem ou sendo forçados, em virtude da debilidade comercial, a aceitar um comércio que, por fim, levou a África à sua situação atual de dependência e subdesenvolvimento.

Walter Rodney, talvez o mais influente especialista na defesa dessa posição, concluiu em seu trabalho sobre as relações comerciais na África atlântica que o comércio com a Europa foi o primeiro e decisivo passo