
Entre a África e a América:

escravismo e
tráfico de
escravos na
formação
do Brasil
(1530-1850)

Maria Luiza Ferreira
de Oliveira
Pedro Puntoni

Entre o século XVI e o século XIX, cerca de 12,5 milhões de homens e mulheres foram embarcados em África, escravizados para abastecer o mercado de trabalho na América. Destes, quase 4,1 milhões foram trazidos para as colônias portuguesas na América (o Brasil e o Maranhão) ou para o Império do Brasil, onde foram vendidos como mercadoria para senhores, interessados em fazê-los trabalhar nas plantações, engenhos de açúcar, fazendas, oficinas, minas, serviços urbanos e domésticos. A escravidão, instituto jurídico que permitia a propriedade de uma pessoa (como um bem de uso e posse exclusivo, passível de ser comprado e vendido), tornar-se-ia a base de um sistema de produção e, portanto, de um sistema social ressurgido na época moderna: o escravismo. Desde o século XV, nas ilhas do Atlântico (Açores, Cabo Verde, São Tomé e Madeira), convertidas à produção do açúcar para o mercado europeu, empreendedores portugueses introduziram escravizados africanos como principal mão de obra (MAGALHÃES, 2009). Esta combinação de escravidão e produção mercantil tropical iria fundamentar a colonização portuguesa na América e, em consequência, marcar a economia e a sociedade do Estado brasileiro independente no século XIX. Mais ainda, definiria — em muitas dimensões — a sociedade brasileira no século XX e XXI.

A gênese do escravismo

Nas primeiras décadas do século XVI, antes do início da colonização, os comerciantes (portugueses ou não) que aportaram nas costas do Brasil procuraram manter um bom relacionamento com os autóctones — naturalmente, atendendo aos seus interesses exclusivos. Os indígenas forneciam alimento para as gentes da Europa que aqui vinham, principalmente a “farinha de pau” (mandioca), e trabalhavam em troca de mercadorias que cobijavam, num sistema de trocas simples. Quando se fez necessária uma força de trabalho mais estável para o plantio e fabrico do açúcar, do escambo à escravidão foi um passo. A escravização dos povos indígenas foi decisiva para o primeiro século da construção do sistema produtivo do açúcar. Nos anos 1950 e 1960 do século XVI, praticamente não havia cativos africanos trabalhando nos engenhos e plantações do Brasil. Os escravos eram os “negros da terra”, como eram chamados na época os cativos indígenas. Na década de 1580 existem informações que nos permitem supor que os africanos representavam um terço do plantel dos engenhos de Pernambuco. No decorrer das próximas décadas os escravizados em África viriam, em

parte, substituir os indígenas. A transição para a predominância da mão-de-obra africana, como nos mostra Stuart Schwartz, realizou-se nas primeiras duas décadas do século XVII, época de rápida expansão da indústria açucareira, em razão dos “altos preços internacionais do açúcar, do crescimento do mercado europeu e, talvez, da paz nos mares com a trégua dos doze anos entre Espanha e Holanda (1609-1621)” (SCHWARTZ; MENNARD, 1990, p.70).

O processo de substituição do indígena pelo africano nas fábricas de açúcar e plantações deve ter suas razões buscadas na dinâmica do capital mercantil. As razões da necessidade de se compelir o trabalhador não estão diretamente ligadas às razões da escravização do africano particularmente. A reativação, em larga escala, de uma instituição ainda viva na Europa ganhará um novo peso com o desenvolvimento da economia colonial americana. Com a escravidão, não apenas o próprio trabalhador torna-se mercadoria, como todo o mercado de força de trabalho passa a ser manipulado e controlado pelos interesses de capitalistas e mercadores. Como já havia mostrado em um estudo clássico o historiador Fernando Novais, explicar a necessidade do trabalho compulsório não explica a necessidade da escravidão do africano. Esta encontra o seu sentido na dinâmica do processo de substituição do elemento indígena (isto é, local) pelo trabalhador estrangeiro, deslocado do espaço da produção. A preferência pelo africano — a extraterritorialidade da oferta de mão-de-obra — explica-se pelo interesse de ampliar os ganhos mercantis. Neste sentido, é o tráfico negreiro que explica a escravidão do africano, e não o contrário (NOVAIS, 1979, p.102-105). Tal como no escravismo antigo, a formação econômica colonial “não possuía um mecanismo interno, natural, de auto-reprodução porque a sua força de trabalho nunca pode ser homeostaticamente estabilizada no interior do sistema” (ANDERSON, 1980, p.82-83). Deste modo, o suprimento de escravizados dependia das conquistas exteriores ao espaço produtivo propriamente dito. Segundo Stuart Schwartz e Russel Mennard, a generalização do uso do trabalhador africano resultará num sistema, cuja produção o tem por base, apenas quando se constitui em uma rede de relações entre África, América e Europa sob o comando do capital mercantil (SCHWARTZ; MENNARD, 1990, p.89-114).

Nesse sentido, Luiz Felipe de Alencastro mostrou que a organização do tráfico negreiro, realizando a reprodução da produção colonial, garantia “o controle do sistema produtivo por parte da metrópole”. Nestes três séculos de colonização, “uma complementaridade econômica costura a África portuguesa ao Brasil”, o que impediria “um

desenvolvimento divergente e, mais ainda, concorrencial, entre os territórios tropicais portugueses das duas margens do Atlântico sul" (ALENCASTRO, 2000, p.34). Para o historiador, Portugal, diferentemente da Espanha — cujo controle na América repousava pouco sobre o processo produtivo e bastante sobre a circulação das mercadorias coloniais —, teve de organizar sua dominação de maneira a garantir o fluxo de trocas, através do qual se davam os ganhos comerciais e o sentido da empreitada. Isto porque a natureza dos produtos dificultava a armação deste fluxo de trocas; a concentração nos portos dos metais preciosos e o longo tempo despendido na armazenagem, à espera das frotas (característicos do domínio espanhol), eram inadequados à natureza perecível dos produtos agrícolas do lado português. Além disso, os portos secundários portugueses na América participavam do comércio oceânico, dificultando o monopólio entre portos, tal como era o caso espanhol. Nesses termos, o tráfico negreiro acaba por transcender seu aspecto econômico incorporando-se ao arsenal político metropolitano. Nas palavras de Alencastro, "o exercício do poder imperial nos territórios ultramarinos e a organização das trocas entre a metrópole e as colônias vão equacionar-se no âmbito do trato negreiro" (ALENCASTRO, 2000, p.35-36).

A dependência do fornecimento de mão de obra africana para a produção do açúcar no Brasil, desde o começo do século XVII, fortaleceu sobretudo a conexão com Angola. Segundo os historiadores John Thornton e Linda Heywood, esta "onda angolana", com o predomínio das remessas de escravizados desta parte da costa ocidental da África, ocorrida após 1615, contribuiu para que o Brasil seiscentista tivesse uma população de escravizados relativamente homogênea em termos étnicos (HEYWOOD; THORNTON, 2007, p.IX). A dependência deste fornecimento, com a substituição da mão da obra indígena — que fora essencial para a montagem do sistema produtivo do açúcar, desde o início da colonização na década de 1530 — era então tida como decisiva no contexto da Restauração. É conhecida a conclusão de Antonio Vieira no ano de 1648, um pouco antes da retomada de São Paulo de Luanda (Angola) pelas naus de Salvador Correia de Sá, governador do Rio de Janeiro. O maior porto do comércio de escravos na África havia sido conquistado pelos holandeses da Companhia das Índias Ocidentais em 1641, como parte das guerras pelo controle do açúcar. Escrevendo de Haia, onde estava em missão, ao marquês de Nisa, o jesuíta pondera que o que mais importa no momento era o controle do fornecimento desta mercadoria, ao mesmo tempo força de trabalho, homens e mulheres conquistados e feitos pro-

priedade para o desfrute de senhores e empresários do açúcar e de tantas outras produções coloniais:

Todo o debate agora é sobre Angola, e é matéria em que não hão de ceder, porque **sem negros não há Pernambuco, e sem Angola não há negros**, e como nós temos o comércio do sertão, ainda que eles tenham a cidade de Luanda, temem que, se nós tivermos outros portos, lhes divertimos [tiremos] por eles tudo. (AZEVEDO, 1951, p.126, grifo nosso).

Em certo sentido e descontando o que deve ser descontado, tem alguma razão Ralph Delgado quando considera que, uma vez restaurada, em 1648, pelas tropas do governador do Rio de Janeiro, Angola passava "praticamente, à colônia do Brasil, até a abolição da escravatura em 1836". Ou seja, inutilizando-se como espaço de produção, restava-lhe "resignada e compassiva, a honra tão nobilitante como exaustiva, de continuar a ajudar a fazer o Brasil..." (DELGADO, 1971, p.399-400). Traduzindo em outra chave e tirando importantes consequências deste fato, Luiz Felipe de Alencastro viu como "a colonização portuguesa, fundada no escravismo, deu lugar a um espaço econômico e social bipolar, englobando uma zona de produção escravagista situada no litoral da América do Sul e uma zona de reprodução de escravos centrada em Angola". Em outra formulação, para este mesmo historiador, é o tráfico de escravos o protagonista desta costura que permite "reprodução da produção colonial" (ALENCASTRO, 2000, p.9), apresentando-se como "um instrumento da alavancagem do império do Ocidente" (ALENCASTRO, 2000, p.28).

Calunga grande: o tráfico de escravos

Calunga, *ka'lunga* em quimbundo, significa o mar, mas também significa a morte, a linha que define a passagem para outro mundo. "Calunga grande" é o mar imenso, o oceano com seu horizonte móvel — a cada milha navegada, o horizonte se afastava uma milha — onde o homem e a mulher, a criança e o jovem, roubados em África (de seu tempo e de seu corpo) inauguravam uma outra vida. Levados nos porões dos navios para um Novo Mundo que se aproxima e lhes espera como um lugar de castigo e violência.

O tráfico transatlântico de escravos assumirá grande proporções a partir do século XVII. Os números de escravizados e escravizadas embarcados em África e desembarcados na América vêm sendo revistos e reconstruídos a partir de um esforço de colaboração extraordinário

PORTUGAL E BRASIL NO TRÁFICO DE ESCRAVOS

ANO	PARA A AMÉRICA			PARA O BRASIL (E MARANHÃO)		
	embarcados	desembarcados	taxa de mortalidade	embarcados	desembarcados	taxa de mortalidade
1501-1510	950	670	29,5%	-	-	-
1511-1520	5.041	3.537	29,8%	-	-	-
1521-1530	5.495	3.847	30,0%	-	-	-
1531-1540	7.204	5.044	30,0%	-	-	-
1541-1550	13.697	9.587	30,0%	-	-	-
1551-1560	2.826	1.978	30,0%	-	-	-
1561-1570	20.374	14.490	28,9%	1.624	1.365	15,9%
1571-1580	16.350	11.912	27,1%	3.310	2.782	16,0%
1581-1590	32.959	24.399	26,0%	9.264	7.814	15,7%
1591-1600	49.295	37.274	24,4%	19.206	16.212	15,6%
1601-1610	65.716	51.819	21,1%	40.247	33.992	15,5%
1611-1620	117.003	94.529	19,2%	85.904	72.759	15,3%
1621-1630	146.857	120.238	18,1%	110.687	94.919	14,2%
1631-1640	88.278	71.127	19,4%	63.189	53.565	15,2%
1641-1650	51.275	43.112	15,9%	46.530	39.545	15,0%
1651-1660	91.236	77.624	14,9%	85.060	72.901	14,3%
1661-1670	109.188	93.918	14,0%	106.922	92.108	13,9%
1671-1680	92.660	79.808	13,9%	90.964	78.595	13,6%
1681-1690	86.613	76.197	12,0%	86.297	75.956	12,0%
1691-1700	162.368	143.667	11,5%	160.161	141.874	11,4%
1701-1710	175.140	156.674	10,5%	174.848	156.411	10,5%
1711-1720	200.583	177.048	11,7%	200.583	177.048	11,7%
1721-1730	209.128	184.214	11,9%	208.501	183.665	11,9%
1731-1740	205.206	180.016	12,3%	205.198	180.009	12,3%
1741-1750	221.086	193.516	12,5%	218.845	191.530	12,5%
1751-1760	215.605	193.330	10,3%	214.166	192.056	10,3%
1761-1770	212.655	191.713	9,8%	212.655	191.713	9,8%
1771-1780	210.497	193.583	8,0%	210.497	193.583	8,0%
1781-1790	254.899	237.078	7,0%	254.899	237.078	7,0%
1791-1800	307.522	283.558	7,8%	305.363	281.740	7,7%
1801-1810	389.044	347.600	10,7%	380.645	340.774	10,5%
1811-1820	506.735	455.598	10,1%	500.603	450.311	10,0%
1821-1830	575.848	519.934	9,7%	571.735	516.183	9,7%
1831-1840	423.793	344.743	18,7%	415.708	337.724	18,8%
1841-1850	487.161	400.016	487,161	400.016	-	100,0%
1851-1860	8.812	6.899	21,7%	8.812	6.899	21,7%
TOTAIS	4.387.681	3.859.440		4.108.442	3.659.327	

Portugal e o Brasil no tráfico de escravos: número de escravizados embarcados em África e desembarcados no Brasil por navios luso-brasileiros (1501-1850).
Fonte: www.slavevoyages.org.
Acesso em: abr. 2019.

tugueses não trouxeram escravos apenas para o Brasil ou para o Maranhão e Grão-Pará. No período, cerca de outras 260.000 pessoas foram levadas para outras regiões da América ou mesmo da Europa. Mas, como se percebe, a parte mais importante e decisiva do comércio de escravizados — 94% — visava abastecer o sistema produtivo da colonização portuguesa, atendendo assim a demanda do Brasil.

Devemos notar que os dados referentes às bandeiras dos navios não são sempre precisos. Os autores do Banco de Dados nos alertam que, no total, apenas 75% das viagens têm suas filiações nacionais efetivamente identificadas. Há falsificações, viagens não registradas, manipulação dos documentos ou mesmo acertos feitos por comerciantes de diferentes nações, o que dificulta o trabalho do historiador. Muitos escravizados foram transportados ao Brasil por comerciantes de outras nações. Durante o período de dominação holandesa, quando as capitanias do Norte do Brasil estavam controladas pela Companhia das Índias Ocidentais, entre 1630 e 1651, cerca de 26.286 escravos foram trazidos da Guiné e de Angola. Por vezes, em navios portugueses que haviam sido capturados nas guerras atlânticas, iniciadas com a tomada de Salvador em 1624. Até a consolidação do domínio da Companhia da Índias Ocidentais, cerca de 600 navios portugueses foram tomados nas águas do oceano ou nas costas do Brasil ou da África, sendo que 18 deles eram de negreiros. Em 1630, por exemplo, dois negreiros, cada um com mais de 200 escravos de Angola, foram capturados pela esquadra de Hendrick Corneliszoon Loncq, enquanto o *commandeur* Dirck Symonsz van Uytgeest capturou um outro com 280 escravos. No total, podemos estimar cerca de 4.400 escravos capturados desta forma (PUNTONI, 1999, p.99-101). Não obstante, as fontes registradas permitem afirmar que, ao final, a presença dos comerciantes lusos era ainda maior do que os números expressam, uma vez que “muitas das viagens de nacionalidade desconhecida eram provavelmente portuguesas” (www.slavevoyages.org, s.p.).

Sete momentos do tráfico de escravos

Quando traduzimos estes números num gráfico que registra a entrada anual de escravos na América, e, em destaque para o Brasil, podemos entender algumas diferenças importantes entre dinâmicas do tráfico — que tem de ser entendidas como reflexos das mudanças estruturais mais profundas da colonização do Brasil e das primeiras déca-

A parte mais importante e decisiva do comércio de escravizados — 94% — visava abastecer o sistema produtivo da colonização portuguesa, atendendo assim a demanda do Brasil

das do processo da independência. A dinâmica do tráfico de escravos transatlântico pode ser dividida nestes sete momentos, que caracterizam sete diferentes conjunturas conexas a situações da demanda americana, da oferta africana e das conexões entre os dois espaços: o da produção colonial e o da reprodução da força de trabalho.

O gráfico foi feito com base no “Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico”, retratando o movimento do ritmo anual de desembarques na América e na América portuguesa (e, depois, Império do Brasil), entre 1501 e 1850. Cada um destes momentos corresponde a uma determinada conjuntura ou configuração estrutural, que iremos aqui brevemente analisar. No gráfico, a linha pontilhada representa os números anuais de entrada de escravizados na América, transportados por navios de bandeira portuguesa, enquanto a linha contínua representa os números anuais de escravizados desembarcados no Brasil (compreendendo aqui o Estado do Brasil e o Estado do Grão-Pará e Maranhão, no período colonial, e o Império do Brasil, para o período independente). Ao observar o gráfico, o leitor pode perceber que é a partir de 1649 que estas duas linhas se aproximam e os seus movimentos concordam. Antes disso, muitos dos escravos estavam sendo embarcados em África com destino a outros portos da América, que não exclusivamente o Brasil. Na verdade, como já vimos, os dados mostram entradas para o Brasil apenas a partir do ano de 1561.

Os sete principais momentos identificados podem assim ser definidos em relação com algumas conjunturas específicas da história do Brasil. Trata-se, como o leitor percebe, de uma tentativa de interpretação das dinâmicas na longa duração de um fenômeno de caráter estrutural.

-
1. 1501-1560: o tráfico para a América hispânica;
 2. 1561-1629: a demanda do Brasil;
 3. 1629-1648: o domínio holandês;
 4. 1649-1694: a crise da economia açucareira;
 5. 1695-1791: crescimento da economia colonial;
 6. 1792-1830: diversificação econômica e expansão da demanda;
 7. 1831-1850: o tráfico ilegal.

Sete momentos do tráfico transatlântico de escravos sob bandeira portuguesa para a América e para o Brasil (1501-1850): desembarques anuais de escravizados

No primeiro momento, entre 1501 e 1561, não há, portanto, uma demanda propriamente “brasileira” para o tráfico de escravos portugueses. O crescimento das entradas anuais na América é pequeno, partindo de uma centena, com alguns picos — como o ano de 1561, quando foram desembarcados na América 1.116 escravizados —, e chegando ao ponto mais forte entre os anos de 1541-1545, quando se estima a entrada anual de cerca de 1.800 escravizados. Nestes tempos, para além da demanda das ilhas do Atlântico, envolvidas na produção do açúcar, os mercadores portugueses ampliavam a oferta de escravizados africanos para atender os interesses das colônias espanholas na América. Desde a década de 1520, predominam os compromissos de fornecimento para a América espanhola, com os *assientos*, iniciados em 1525, quando Bartolomeu Marchione e os irmãos Tomas e Domingo de Forne firmaram com a monarquia espanhola o primeiro contrato de exportação de escravizados da África para a América. Segundo o contrato, deveriam fornecer 600 peças no prazo de dois anos, pelo valor de 6\$000 cada um (MENDES, 2004). Entre 1501 e 1561, foram transportados 34.584 escravizados por navios portugueses para as regiões da América hispânica, sobretudo as colônias que iam se formando na região do Caribe e entorno (Circum-Caribe). Os registros mostram que apenas 24.205 desembarcaram, de forma que podemos supor que mais de 10.000 morreram na travessia do oceano, uma taxa de mortalidade de 30%.

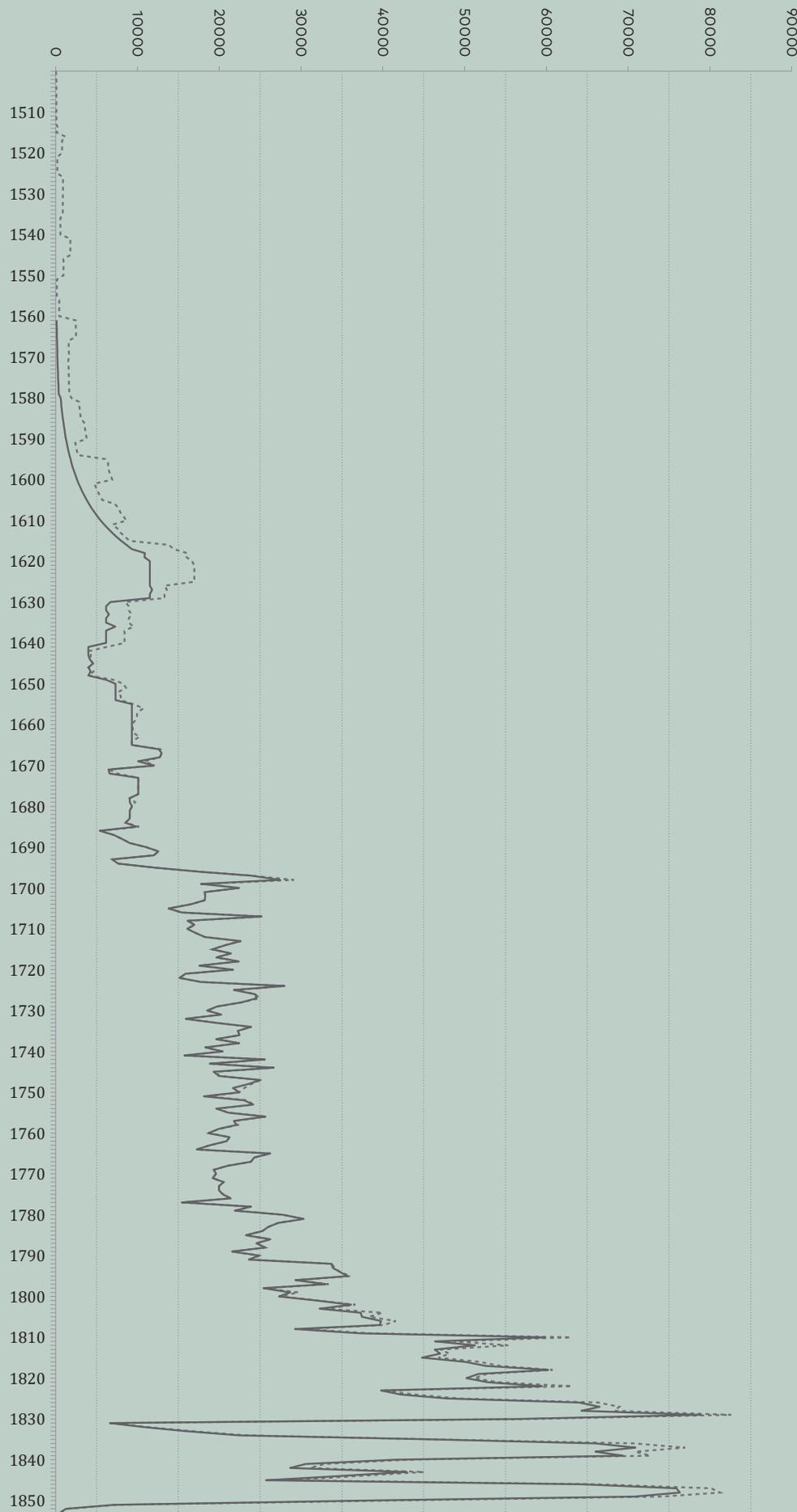
O ano de 1561 não representa apenas a entrada do Brasil no negócio da escravidão atlântica, mas sobretudo a expansão do comércio como um todo. Neste segundo momento, são levados para a América cerca de 2.000 escravizados por ano, número que crescerá ao longo das próximas décadas até atingir o pico de 13.320 no ano de 1630. Marco de uma mudança importante, provocada

O ano de 1561 não representa apenas a entrada do Brasil no negócio da escravidão atlântica, mas sobretudo a expansão do comércio como um todo

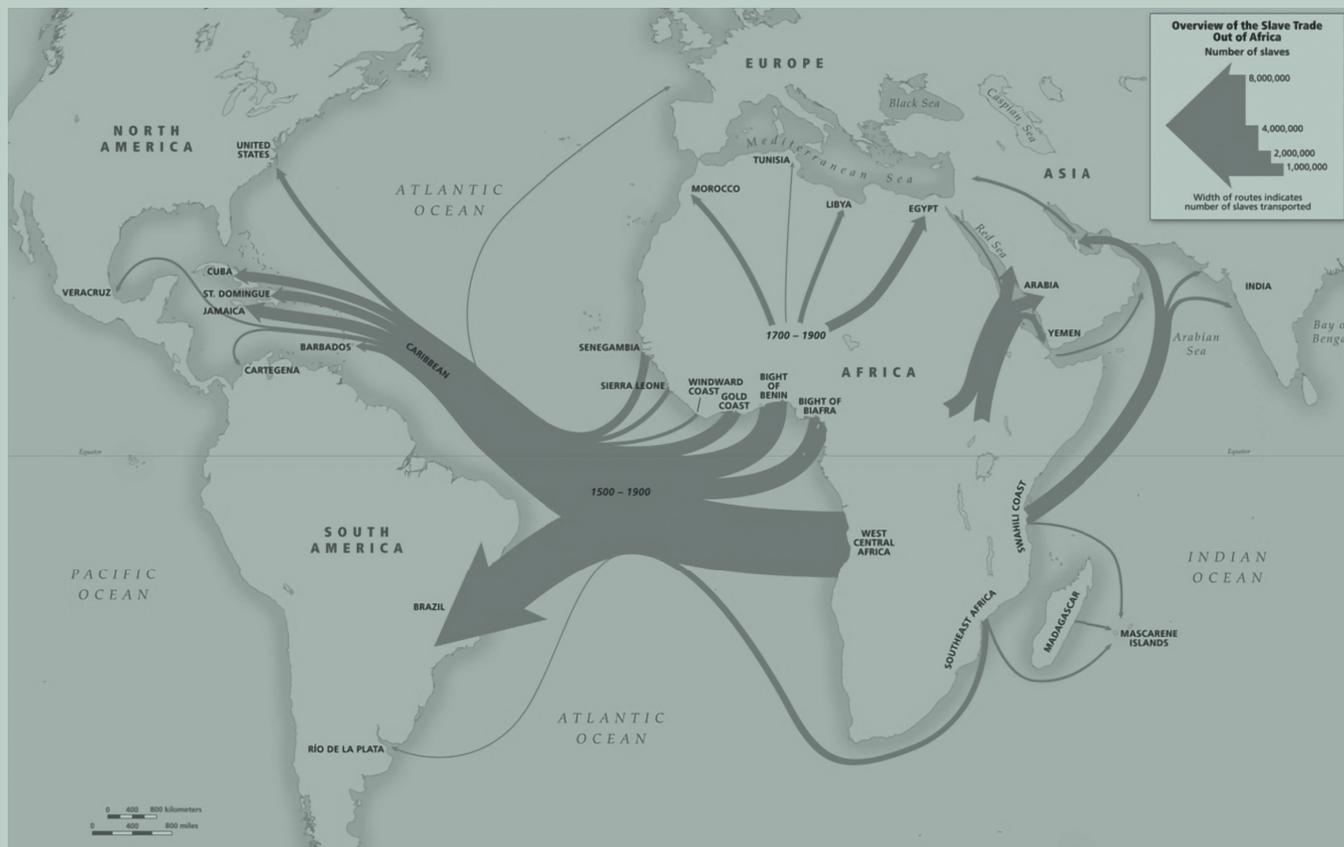
pela intensificação das guerras com a Companhia das Índias Ocidentais, que havia colocado no Atlântico, em junho de 1629, uma armada com 67 navios de guerra sob o comando de Hendrick Corneliszoon Loncq com o objetivo de conquistar Pernambuco, capitania mais dinâmica do sistema produtivo do açúcar. Os holandeses já haviam tentado o controle de Salvador, em 1624, mas sem sucesso, já que no ano seguinte uma armada luso-espanhola havia retomado o controle da cidade, capital do Estado do Brasil. A decisão de tentar novamente a conquista do Brasil, mudando o alvo para Pernambuco e capitanias anexas, veio com o sucesso obtido por Piet Heyn com a tomada da frota espanhola da prata em Matanzas, na ilha de Cuba, em 1628. O extraordinário ganho obtido com esta vitória permitiu capitalizar a Companhia das Índias Ocidentais e organizar esta nova aventura.

A conquista da zona produtora do açúcar pelos holandeses, que se estendeu até o ano de 1641, resultou não apenas na tomada das capitanias do Norte do Estado do Brasil e do Maranhão, mas também na conquista de São Jorge da Mina (1637) e São Paulo de Luanda (1641), principais entrepostos africanos de fornecimento de escravos para o tráfico atlântico. Era de entendimento do conselho dos diretores da Companhia das Índias Ocidentais, chamados de “os XIX Senhores” (*Heeren XIX*), desde 1623, quando decidiram pela conquista da Bahia, que seria necessário para dinamizar a produção do açúcar no Brasil o envio de armadas para a captura dos entrepostos portugueses de escravos na África (BOXER, 1973). Os holandeses, como estratégia militar, propunham que a escravização dos indígenas fosse coibida ou mesmo proibida, já que os queriam como aliados contra os portugueses

Sete momentos do tráfico transatlântico sob bandeira portuguesa de escravos para a América e para o Brasil.
 Fonte: Elaborado pelos autores com base de dados disponíveis em: www.slavevoyages.org.
 Acesso em: abr. 2019.



- 1 1501-1560 o tráfico para a América hispânica
- 2 1561-1629 a demanda do Brasil
- 3 1629-1648 o domínio holandês
- 4 1649-1694 a crise da economia açucareira
- 5 1695-1791 crescimento da economia colonial
- 6 1792-1830 diversificação econômica e expansão da demanda
- 7 1831-1850 o tráfico ilegal



Um panorama do tráfico de escravos africanos. As setas são proporcionais ao volume de escravizados transportados. Fonte: www.slavevoyages.org. Acesso em: abr. 2019.

ocupantes na América. A dinamização do tráfico africano de escravos aparecia como uma solução que consolidaria as relações do sistema escravista no Atlântico sul.

Voltando ao movimento do comércio de escravizados, neste terceiro momento (1630-1648), podemos perceber que até o ano de 1630 a demanda brasileira estava acompanhando, ainda de forma reduzida, o ritmo do crescimento do tráfico global. A conquista holandesa da parte mais rica e dinâmica do Brasil tem grande impacto e define, então, um tempo de crise do tráfico português de escravos, que se coloca nos anos entre 1630 e 1648. A entrada anual de escravos no Brasil caiu de 12.000 para metade disto. Números comprometidos com a manutenção da demanda da Bahia e outras regiões do Brasil e mesmo da demanda pernambucana, já que a conquista apenas seria definida após 1637. Em 1641, com a tomada de Luanda pela Companhia das Índias Ocidentais, a entrada anual caiu para 4.000 escravos, voltando aos números dos primeiros anos do século. Mais ainda, é importante notar que desde então os escravos desembarcados na América praticamente coincidem com os desembarcados no Brasil. Em outros termos, o Brasil passa a definir quase exclusivamente a demanda e dá a dinâmica do tráfico português de escravos. Portugal, diante da concorrência de outros grupos mercantis (ingleses, franceses, holandeses...) perde mercado, tendo de se concentrar nas suas conquistas americanas. O ajuste se deu, justamente, no período seguinte, de redefinição dos rumos da colonização da América portuguesa e de alteração da geometria do Império.

No quarto momento, entre 1648 e 1694, o ritmo do tráfico acompanha a tentativa de recuperação da economia açucareira e da capacidade de extração de renda do espaço americano do Império. Uma primeira observação é a de que há sim uma retomada do volume das entradas a partir da expulsão dos holandeses de Angola, em 1648, mas sobretudo com a reconquista do Brasil em 1654. Em breve: o desembarque de 4.000 escravos anuais cresce para 6.000, logo em 1649, e salta para 7.000 no ano seguinte para, em forte evolução, retomar, em 1666, os cerca de 12.000 anuais que se alcançaram na véspera da conquista do Brasil pelos holandeses — sem estabilidade, contudo. O ritmo não se sustenta e, a cada ano, é possível perceber recuos e uma dificuldade de manter o fornecimento em um contexto de crise econômica. Crise do preço do açúcar, de elevação do preço dos escravos e, portanto, de uma queda efetiva na capacidade da demanda do Brasil açucareiro.

Este contexto nos conduz para o quinto momento. O ano de 1694 é o último em que o desembarque é inferior aos dez milhares: chegaram ao Brasil 7.650 escravizados. A partir de 1695, tudo parece se alterar: já são 12.066 as entradas, que crescem (como podemos visualizar no gráfico) de forma segura e rompante, alcançado 27.434 em 1698 e fixando um ritmo anual na faixa entre 25.000 e 18.000. Entre 1695 e 1791, a média anual é de 20.200 desembarques. Se este é o século do ouro... é também o século de ouro para o tráfico português de escravos. Se nos 45 anos que definem o quarto momento, entre 1649 e 1694, foram desembarcados no Brasil 421.844 escravi-

A autonomia política — processo iniciado com a ruptura de 1822 — não resultou em ruptura do sistema produtivo na América, notadamente, com a manutenção das relações escravistas de produção

zados, nestes 96 anos, de 1695 a 1791, o número cresce para 2.044.089. Em termos proporcionais, o volume de escravizados trazidos para o Brasil cresceu duas vezes e meia! Esta demanda ampliada, resultado da necessidade de trabalhadores para a mineração no sertão — tanto o ouro como o diamante — e a produção de alimentos e outros subsídios, era também o resultado da retomada da agricultura para a exportação. Este momento é também o de uma verdadeira revolução demográfica no Brasil, com o grande crescimento da população colonial em todos seus estamentos. A maior densidade populacional está refletida, e é resultado também, do fortalecimento do ritmo da entrada anual de escravizados.

No sexto momento, entre 1792 e 1830, há uma nova expansão do tráfico, em razão da demanda ampliada no Brasil. Apesar da crise da produção aurífera, notada desde a década de 1760, a metrópole irá investir na diversificação de economia colonial — com a introdução de novos produtos e o estímulo para a produção de mercadorias capazes de atender a demanda europeia redefinida com a crise no Haiti e as guerras napoleônicas. Se em 1791 desembarcam nas praias do Brasil 23.619, no ano seguinte, já são 33.879. O tráfico entra numa fase de aceleração, que culminará, com a chegada da família real, em 1808, em um novo impulso, alcançando os números mais altos do período (60.210 desembarques em 1818). São tempos de crise política e militar, que resultou na vinda da família real para o Rio de Janeiro, em 1808, e na abertura dos portos, dados os desdobramentos da revolução liberal em Portugal ao processo de independência do Brasil. A autonomia política — processo iniciado com a ruptura de 1822 — não resultou em ruptura do sistema produtivo na América, notadamente, com a manutenção das relações escravistas de produção. O escravismo manteve-se e, na verdade, ganhou mesmo impulso com a independência do Brasil e a formação do Estado nacional. Tema de grande interesse e controverso, já que a Constituição liberal, outorgada em 1824, e os tratados internacionais, sobretudo o acordo firmado com a Inglaterra, em 23 de novembro de 1826, determinavam que a partir de março de 1830 o tráfico praticado por brasileiros seria considerado ilegal e poderia ser considerado um ato de pirataria pela marinha inglesa. Como se pode perceber, pela leitura da tabela, os desembarques de escravizados cresceram de 450.000, na década de 1810, para 516.000, nos anos de 1820-30.

Este sétimo momento, do tráfico completamente ilegal, impressiona pelo fato de dobrar a taxa de mortalidade dos escravos na viagem. O tráfico ilegal piorou as con-

dições da travessia. Entre 1831 e 1840, cerca de 338.000 escravizados chegaram no Brasil. Estas entradas anuais eram superiores a todos os anos do período colonial, com exceção da primeira década dos Oitocentos, o que se explica pela manutenção dos arranjos de dominação de classe no processo da independência política, que — como se sabe — não alterou as estruturas do escravismo no Brasil. É neste sentido que Florestan Fernandes via este período imediatamente posterior à independência como uma fase neocolonial da história do Brasil. Nas suas palavras, "com a emancipação nacional, a economia colonial não entra em colapso" (FERNANDES, 1976, p.26). O sistema se redefine com a "monopolização das funções administrativas, legais e políticas da Coroa pela aristocracia agrária e os estamentos de que esta dependia para controlar o Estado senhorial e escravista" (FERNANDES, 1976, p.44). Esta transição pelo alto, "uma revolução dentro da ordem" (FERNANDES, 1976, p.44), explica-se pela íntima relação do estamento senhorial com as estruturas do poder monárquico. Ao que devemos somar a resiliência dos comerciantes de escravos, cujos interesses — mesmo em contexto internacional desfavorável — consolidavam-se com a ampliação da demanda e com a proteção oferecida pelo Império do Brasil.

Com efeito, o tráfico será mantido, e em muito ampliado, quando o Brasil se tornar independente e iniciar a construção de uma nação soberana, atravessada pelo escravismo. Os navios negreiros continuam trazendo a sua carga humana para abastecer de trabalhadores e trabalhadoras as fazendas, plantações, engenhos, minas, cozinhas e oficinas do Brasil. Nos 28 anos que vão da declaração de independência do Brasil até a suspensão definitiva do tráfico de escravos, em 1850, chegarão nos

portos do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e demais, cerca de 1.213.000 escravizados! Número superior aos primeiros duzentos anos da colonização.

No Brasil independente, o caráter moderno da escravidão

Em 1828, o Brasil despontava como o maior produtor de café no mercado mundial. Pela primeira vez, o açúcar não seria o principal item na pauta brasileira de exportações. A produção de café cresceria na década de 1830 e 1840 com um vertiginoso aumento da demanda que agora vinha, sobretudo, dos Estados Unidos. Praticamente todo o café exportado pelo país vinha de uma única região, o Vale do Paraíba. Esse café foi plantado e colhido por africanos e não por escravos vindos da mineração, como por muito tempo se acreditou. Eram africanos trazidos para o Vale do Paraíba pelas redes do tráfico ilegal, em um "dos mais intensos fluxos de escravizados para o novo mundo", que produziram um artigo "indissociável do cotidiano das sociedades urbanas industriais, cujos ritmos de trabalho passaram a ser marcados pelo consumo da bebida" (MARQUESE; TOMICH, 2009, p.374).

A quantidade de trabalho imposto aos escravos no Vale era brutal; a produtividade, assim como os altos lucros auferidos, espantava os observadores da época (enquanto em Valença, em 1836, colhia-se 100 arrobas de café por mil pés plantados, em Cuba, a maior média foi de 27 arrobas por mil pés, em 1827) (MARQUESE; TOMICH, 2009, p.374). São muitos elementos novos a se assinalar: uma região nova na economia de *plantation* (não era essa a ocupação do Vale até 1810); um produto novo; um mercado com um novo centro de distribuição mundial, Nova Iorque; novas rotas e práticas do tráfico de escravos; nova organização do trabalho nas fazendas; e um novo Estado nacional na rede de comércio global tanto do café, como do trato dos viventes.

Costuma-se pensar a escravidão como uma das pesadas heranças do período colonial que a nova nação teve que carregar, como um fardo. Mas a escravidão no Brasil independente não foi só uma herança, ela foi, sobretudo, construção. Mais do que reiteração, foi uma escolha. Historiadores afirmaram inclusive que a escravidão foi um cimento da unidade diante da fragmentação das províncias à época das guerras da independência. Manter a unidade significava fortalecer a monarquia e unir forças para preservar a escravidão.

O tráfico ilegal foi protegido e incentivado por uma articulação política. Como formulou o historiador Tamis

Angola
continuava
ocupando papel
central, pois os
traficantes luso-
brasileiros ali já
tinham redes e
contatos; mas,
em tempos
de vigilância
nos mares, os
escravos seriam
embarcados em
portos distantes
de Luanda.

Parron, o "comércio legal de africanos, uma atividade economicamente orientada, difere radicalmente do contrabando negreiro, uma atividade politicamente protegida" (PARRON, 2011, p.245). Os saquaremas, nome do grupo que assume a liderança entre os conservadores e constrói essa política da escravidão, tinha sua base no Vale do Paraíba e também fortes aliados pelo país. Não por acaso 78% dos escravos trazidos como contrabando foram absorvidos pelo Centro-Sul (Minas Gerais, Vale do Paraíba e Rio de Janeiro).

Os estudiosos do tráfico atlântico vêm mostrando como nas décadas de 1830 e 1840 novos investidores ingressaram no negócio do tráfico, eram maiores os riscos a serem assumidos, nem todos estavam dispostos a isso. Os traficantes tinham sociedades e redes internacionais bem articuladas — um dos apoios centrais nesse momento era dado pelos cônsules portugueses no Brasil. Depois de 1831, muitos navios brasileiros ganharam bandeiras portuguesas para poder escapar da vigilância mais facilmente.

Angola continuava ocupando papel central, pois os traficantes luso-brasileiros ali já tinham redes e contatos; mas, em tempos de vigilância nos mares, os escravos seriam embarcados em portos distantes de Luanda. Rotas para Moçambique também cresciam em importância no século XIX.

A circulação pelo Atlântico nos Oitocentos vai ganhando outros ritmos, acelerados pela tecnologia dos vapores. Os circuitos vão se rearticulando pelas demandas de novos produtos na África, pelo devassamento de novas frentes de abastecimento de escravos. Os tecidos

sempre foram mercadorias apreciadas pela maioria dos vendedores de escravos nos territórios africanos — o que conectava às rotas do tráfico os centros de produção da Inglaterra ou de Flandres —, mas também eram importantes a cachaça do Brasil e o fumo. O comércio de escravos ia se articulando a depender dos fluxos, em pontos diversos do globo; a escala era global, a escravidão e o tráfico não podem ser pensados como resíduos de um mundo "atrasado". Os tecidos fabricados na "moderna" Manchester, comercializados em Londres, entravam no fluxo do tráfico.

Nos novos fluxos do século XIX pelo Atlântico, amplia-se também a circulação de outras mercadorias do continente africano. Os traficantes foram, tanto no Brasil como em Portugal, consultores e protagonistas desse processo de passagem do comércio ilegal de seres humanos para o comércio regular de mercadorias. Francisco Antonio Flores foi dos últimos grandes traficantes brasileiros; ingressou no comércio de escravos como agente em Luanda de uma outra grande firma brasileira, a Amarel & Bastos, já no início dos anos 1840, quando o tráfico era ilegal tanto pelas leis brasileiras como portuguesas. Com o tempo, comprou embarcações e passou a negociar sozinho. Flores operava tanto no comércio ilícito como no comércio regular, explorando inclusive mercadorias novas, como a urzela, um líquen utilizado para a tinturaria. Vendia para o Brasil e para Portugal marfim, urzela, azeite de palma, amendoim e cera; levava do Brasil para Luanda açúcar, farinha de mandioca, aguardente de cana e fumo. Possuía várias lanchas de navegação de cabotagem, importantes nesse período para carregar os escravos de noite até o porto em que estava o navio negreiro, que ia variando de lugar, escondido. Os barracões onde Flores juntava os escravos adquiridos pelos interiores, para aguardarem o embarque, ficavam em Ambriz (ao norte de Luanda). Tinha conexões com negociantes em Nova Iorque, Rio de Janeiro, Lisboa, Havana e Londres. Em 1855, por exemplo, um vapor saído de Londres carregado de fazendas adquiridas para a compra de escravos foi interceptado e ele perdeu largas somas (CALDEIRA, 2013, p.314-315).

Muitos traficantes estavam bem inseridos nas redes de negócio e foram incorporados pelos governos nacionais, tanto no Brasil como em Portugal. O capital e o saber acumulado interessavam às administrações. Em 1856, por exemplo, Flores foi requisitado para dar um parecer técnico ao estadista e ministro português Sá da Bandeira sobre as possibilidades de exploração de madeiras da costa Angolana.¹ Francisco Flores conhecia aquele litoral com intimidade. Além dos saberes, entrou muito capital

do tráfico no Brasil e em Portugal depois de 1850. E havia os investimentos modernizantes no Império. Flores seria, em 1857, o principal acionista na construção de uma estrada em Angola, associando-se ao governo português, assim como ganhou a concessão para a exploração de minas de cobre nos Dembos. Obteve também do governo português o exclusivo dos vapores mercantes entre Luanda e Lisboa, para onde escoava o cobre das minas, a urzela, o marfim e resinas. Flores recebia em sua casa em Luanda desde homens do governo até viajantes como Richard Burton, por exemplo. O tráfico para o Brasil ficara para trás, mas ainda fazia viagens levando escravos para São Tomé e para Cuba (o tráfico na ilha seguiu até 1867). Nessa empreitada do tráfico para Cuba, fez sociedade com outro negociante brasileiro, Joaquim da Fonseca Guimarães & Cia. Para essas viagens, usavam a bandeira americana nas embarcações — já que os americanos não tinham tratado antitráfico com a Inglaterra. Não apenas as bandeiras eram americanas como algumas das embarcações usadas no tráfico para Cuba tinham sido construídas nos Estados Unidos e eram de negociantes americanos (FERREIRA, 2015). O negócio do tráfico era de natureza global.

O fim do tráfico de escravos

Uma pergunta importante na historiografia brasileira é por que o tráfico acabou depois da lei de 1850 e não com a lei de 1831. A lei de 1831 respondia ao acordo firmado com a Inglaterra, em 1826, pelo reconhecimento da independência, mas é importante ressaltar que os termos da lei foram aprovados em uma legislatura liberal mais radical, tomada pelas expectativas de mudança do tempo; não por outro motivo os artigos eram duros e penalizavam não apenas o traficante, como posteriormente fará a lei de 1850, mas também o fazendeiro. A lei de 1831 atuou diminuindo drasticamente o negócio do tráfico, mas por pouco tempo. Após a abdicação, com as revoltas nas ruas e a intensa disputa de poder, os regressistas foram ganhando espaço e se articulando para burlar, de modo sistêmico, a lei. Começaram a publicar textos na imprensa em favor da escravidão e do tráfico, mandaram representações ao Senado e à Câmara pedindo pela revogação da lei, iam angariando apoios e ancorando, na retomada do tráfico, a força do Partido Conservador. Enquanto entre 1831 e 1834 entraram cerca de 40 mil escravos, só no ano de 1835 vieram 35 mil (PARRON, 2011, p.173). E esse foi só o começo da virada. A reforma do judiciário

articulada pelos conservadores (aprovada em 1841) selaria o acordo das redes das autoridades coniventes com o tráfico, garantindo que poucos navios fossem apresados e mais africanos contrabandeados chegassem às fazendas.

Em 1850, a pressão inglesa foi determinante para o final do tráfico; o gabinete saquarema adiou o quanto pode, o parlamento também, pois para além de quererem os escravos, incomodava muito serem pressionados pelos ingleses. Com os canhões no porto do Rio de Janeiro, entre a guerra e o final do tráfico, optaram pelo mal menor.

Como a circulação de escravos pelo Atlântico não acabou, outra pergunta que os historiadores se colocam é por que a Inglaterra posicionou os canhões no Brasil e não em Cuba. A resposta está na política, ou melhor, na geopolítica: ameaçar Cuba significava provocar a Espanha e também atizar os ânimos americanos para anexarem a ilha, enquanto a Inglaterra não queria nem aumentar as tensões com a Espanha, nem ver aumentado o poder americano. Na política interna inglesa, era grande o peso dos abolicionistas e da campanha contra o nefando comércio. Na geopolítica da disputa imperial, manter os africanos na África para os planos e movimentos de colonização ingleses, assim como, ao mesmo tempo, negociar fluxos de trabalhadores negros sob contratos para as colônias inglesas, além da busca por proteger os preços dos produtos dessas possessões, eram os motivos econômicos que levaram a Inglaterra às armas contra o Brasil. Todavia, é preciso marcar que os britânicos influíram para o final do tráfico, mas não para o final da escravidão, essa seguiu forte e enraizada no Brasil inteiro por mais 38 anos.

Na historiografia da escravidão é amplo o debate para explicar o fim do tráfico. Leslie Bethell, em estudo clássico, marcou a importância do cerco da esquadra britânica para a aprovação e o cumprimento da lei de 1850 (BETHEL, 1976). Jaime Rodrigues chamou atenção para outros fatores para além da pressão inglesa, enfatizando o racismo e a sua modalidade específica no antiafricanismo das elites brasileiras (RODRIGUES, 2000). Robert Slenes, em pesquisa original, divulgou uma ampla conspiração escrava de 1848 no Vale, momento em que a concentração de escravos de matriz cultural Congo era dominante e foi percebida como perigosa (SLENES, 1991/1992). Sidney Chaloub, nessa mesma perspectiva, mapeou a importância do medo da febre amarela, trazida pelos navios negreiros para aterrorizar o Rio de Janeiro, em 1850 (CHALOUB, 1996). Por outro lado, Parron aponta que os fazendeiros do Vale sozinhos compraram mais de 45 mil africanos ilegais só em 1849; mesmo com medo, parece que os negócios falaram mais alto. Todavia, são aspectos impor-

tantes que compõe o quadro do encerramento do tráfico em 1850. Ainda ocorreram desembarques nos próximos anos, residuais, o último foi em 1855.

Há um detalhe que precisa ser observado. Quando um navio negreiro era identificado pela polícia, apreendido, os homens, mulheres e crianças eram desembarcados para se tornarem "africanos livres". Os africanos livres eram os indivíduos que, embarcados para o Brasil durante o tráfico ilegal, conseguiam provar a ilegalidade de seu cativo — ou por terem sido libertados logo depois do desembarque, ou por terem essa condição atestada por um juiz. Porém, uma vez reconhecida essa "liberdade", ela não era da mesma qualidade da liberdade dos homens brancos, ou nem mesmo da mais frágil liberdade dos libertos (ex-escravos que ganharam alforria e conviviam com a ameaça da reescravização). Considerados inaptos para ganhar a liberdade, ficavam sob responsabilidade do governo para serem "civilizados" e eram assim encaminhados ao trabalho forçado. A partir de 1849, apenas para obras públicas, antes eram também cedidos a particulares. Nos primeiros anos da década de 1850, Salvador passou por uma ampla modernização de sua infraestrutura: um novo mercado, um novo cemitério, muitas ruas calçadas, obras no cais do porto, a nova praça do Palácio e a festejada drenagem, nivelamento e arborização do Campo Grande. Para todas essas frentes de trabalho, o presidente da Bahia contou com a mão de obra de 239 africanos livres do navio "Relâmpago" (MAMIGONIAM, 2017, p.315). Pela lei, desde 1831, esses homens deveriam ser mandados de volta para a África, ficando, enquanto aguardavam o embarque, trabalhando sob responsabilidade de um curador nomeado pelo governo. Muito poucos cruzaram de volta o Atlântico. Em 1853, uma lei regulamentou, finalmente, esse tempo de serviço. Trabalhariam por catorze anos aprendendo algum ofício, "civilizando-se", ganhando ao final desse período o estatuto de homem livre. Na prática, a maioria viveu na escravidão a vida toda (MAMIGONIAM, 2017, p.330). A moderna Casa de Detenção no Rio de Janeiro, inaugurada em 1856, contou com o suor dos africanos livres. Estiveram nas obras das ferrovias, pontes, construíram os telégrafos, colégios, muitas estradas, mantinham a Fábrica de Pólvora, Arsenal da Marinha, Arsenal da Guerra no Rio de Janeiro, eram a principal mão de obra na fábrica de ferro Ipanema. Os navios apreendidos desde 1834 produziram milhares de braços, a primeira modernização de infraestrutura no Brasil foi feita, sobretudo, por essa mão de obra.²

O trabalho dos escravos seguiria dominante até 1888, completamente difundido na sociedade: da quitandeira

ao grande fazendeiro, do médico ao padre, a maioria da população livre tinha escravos — inclusive ex-escravos tiveram escravos. Até pelo menos 1865, a convivência com africanos e africanas nas cidades do Brasil, sobretudo as capitais portuárias, era intensa. Eram diversas as línguas faladas pelas ruas, assim como as músicas tocadas, os cantos entoados, os rituais religiosos, as práticas alimentares, as vestimentas. Foram também diversas as estratégias de resistência. Os africanos, durante todo o período da escravidão no Brasil, foram os principais protagonistas de revoltas. No século XIX houve, por exemplo, a revolta de Carrancas (1833) em Minas, o ciclo de revoltas na Bahia na década de 1810, os Malês (1835), a revolta de Manuel Congo (1838) em Vassouras e a de Valença (1848). Além das revoltas, criaram os quilombos, maiores ou menores, durante todo o XIX; além das recorrentes sabotagens, os crimes, as fugas solitárias. Os africanos libertos ou livres foram sempre estrangeiros no Brasil; pela Constituição de 1824 apenas seus filhos poderiam ser cidadãos brasileiros. As rotas do tráfico, a depender das épocas e dos portos de embarque e desembarque, determinaram a concentração de grupos étnicos nas diferentes regiões do Brasil. Mas não é tarefa fácil ao historiador mapear essas identidades de origem, pois muitas vezes nos barracões do litoral africano juntava-se gente de diversos lugares, sem falar que os registros não são acurados, variam de qualidade, “podem referir-se a portos de embarque, reinos, etnias, ilhas, cidades e foram utilizados pelos traficantes e senhores de escravos” (PARÉS, 2006, p.42). Esse processo foi dinâmico e mudou com o tempo; os historiadores vêm tentando mapear como os indivíduos registrados como Minas, Jejes, Nagôs, Hausás, Tapas, Angolas, Moçambiques, Congos, ou os mais genéricos Guinês, buscavam marcar suas identidades, na luta pela permanência ou na recriação ou recomposição de traços culturais de origem na experiência americana.

AUTORES

Maria Luiza Ferreira de Oliveira, historiadora, é professora de história do Brasil da Universidade Federal de São Paulo, e faz parte do Programa de Pós Graduação da mesma instituição. Pesquisou sobre a história de São Paulo no século XIX, e sobre processos de construção do Estado e da cidadania entre os homens livres pobres durante a Guerra dos Marimbondos, no século XIX, em Pernambuco, Paraíba, Alagoas. Atualmente desenvolve projeto de pesquisa sobre as colônias militares na segunda metade do XIX, procurando entender processos de articulação de controle social, ocupação territorial e os conflitos daí decorrentes, entre 1840 e 1889. É autora do livro “Entre a casa e o Armazém: relações sociais e experiência da urbanização, São Paulo, 1850-1900” (2005).

Pedro Puntoni, historiador, é professor associado da Universidade de São Paulo desde 1999, pesquisador do CNPq e pesquisador do Cebrap, onde atualmente coordena o Núcleo de Cultura Digital. Por sete anos, entre 2007 e 2014, foi diretor da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin da USP e coordenador do Projeto Brasileira USP (responsável pela construção do edifício e pelo desenvolvimento da biblioteca digital — www.brasiliana.usp.br). É autor do livro “A Guerra dos Bárbaros: colonização e povos indígenas no nordeste do Brasil (1650-1720)” (2002).

NOTAS

1. Arquivo Histórico Ultramarino, Caixa 622, Relatório de F. Flores para Sá da Bandeira, 30.9.1856.
2. Entre 1831 e 1834, tramitaram no Senado projetos que visavam regulamentar a viagem de volta, mas esses projetos não saíram do papel. Em setembro de 1834, o governo passou a autorizar a contratação dos serviços dos africanos livres. Foram para um barracão no local onde seria construída a Casa de Correção, ali ficavam alojados, parte era distribuída para concessionários, parte trabalhava nas obras do prédio. Foi ficando cada vez mais difícil garantir a liberdade dos africanos, assim como cumprir o disposto na lei de 1831 sobre a reexportação (MAMIGONIAN, 2017, p.95-98).

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVIII**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- ANDERSON, Perry. **Passagens da antiguidade ao feudalismo**. Lisboa: Afrontamento, 1980.
- ANTONIL, André João [João Antônio Andreoni]. **Cultura e Opulência do Brasil, por suas drogas e minas. etc.** Lisboa: Officina real Deslandesiana, 1711.
- AZEVEDO, João Lúcio de (ed.). **Antonio Vieira: cartas**. Lisboa: INCM, 1951.

dossiê

- BARROS, André de Barros. **Vida do Apostolico Padre Antonio Vieira**. Lisboa: Officina Sylviana, 1746.
- BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Edusp; Expressão Popular, 1976.
- BOXER, Charles Ralph. **Salvador de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola 1602-1686**. São Paulo: Companhia Editora Nacional/EDUSP, 1973.
- BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil (1618)**. Recife: Editora da UFPE, 1966.
- CALDEIRA, Arlindo Manuel. **Escravos e traficantes no Império Português, o comercio negro português no Atlântico durante os séculos XV ao XIX**. Lisboa: A esfera dos livros, 2013.
- CHALOUB, Sidney. **Cidade febril**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.
- CLARKSON, Thomas. **Essay on the slavery and commerce of human species**. Londres: J. Phillips, 1786.
- DELGADO, Ralph. **História de Angola**. Lisboa: Edição do Banco de Angola, 1971.
- FERNANDES, Florestan. **Circuito Fechado**. São Paulo: Hucitec, 1976.
- FERREIRA, Roquinaldo. The conquest of Ambriz: colonial expansion and imperial competition in Central Africa. **Mulemba, Revista Angolana de Ciências Sociais**, v.5, n.9, p.221-242, 2015.
- GRINBERG, K.; SALLES, R. (org.). **O Brasil Imperial**, vol. II, 1831-1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- HEMMING, John. **Red Gold**. The conquest of the Brazilian Indians. Cambridge: Harvard University Press, 1978.
- HESPAÑHA, António Manuel. A "Restauração" portuguesa nos Capítulos das Cortes de Lisboa de 1641. **Penélope. Fazer e desfazer a história**, n.9-10, p.29-62, 1993.
- HEYWOOD, Linda M.; THORNTON, John K. (org.). **Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585-1660**. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- KLEIN, Herbert S. **The Atlantic Slave Trade**. New approaches to the Americas. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico nos séculos XV e XVI. **Vária História**, n.25, p.151-175, 2009.
- MAMIGONIAN, Beatriz. **Africanos Livres, a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 2017.
- MANNING, Patrick. **Slavery and African Life**. Occidental, Oriental and African slave trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- MARQUESE, Rafael de Bivar. A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negro e alforrias, séculos XVII a XIX. **Novos estudos Cebrap**, São Paulo, n.74, p.107-123, 2006.
- MARQUESE, R. de B.; TOMICH, D. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs). **O Brasil Imperial 1831-1889. Civilização Brasileira**, Rio de Janeiro, v.2, p.339-386, 2009.
- MENDES, Antonio de Almeida. Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do século XVI. **Africana Studia**, n.7, p.13-30, 2004.
- NOVAIS, Fernando A. **Portugal e o Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- PUNTONI, Pedro. A Miserável Sorte: a escravidão africana no Brasil Holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648. São Paulo: Hucitec, 1999.
- RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.
- SCHWARTZ, Stuart. **Segredos Internos, engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.
- SCHWARTZ, Stuart; MENNARD, Russel R. Why african slavery? Labor force transitions in Brazil, Mexico and the South Carolina Lowcountry. In: BINDER, Wolfgang (ed.), **Slavery in the Americas**. Wurtzburgo: Konigshausen und Neumann Erlagen-Nürnberg, 1990. p.89-114.
- SLENES, Robert. Malungo, Ngoma vem: África coberta e descoberta no Brasil. **Revista da USP**, São Paulo, n.12, p.48-67, 1991/1992.
- VALLADARES, Rafael. **A independência de Portugal, Guerra e Restauração (1640-1680)**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2006.
- VAINFAS, Ronaldo. **Antonio Vieira**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011.