

QUEM ERAM OS “NEGROS DA GUINÉ”? A ORIGEM DOS AFRICANOS NA BAHIA

*Maria Inês Côrtes de Oliveira**

O presente artigo discute a construção dos “nomes de nação” atribuídos aos africanos na Bahia, desde os primeiros registros conhecidos até meados do século XVIII. Inicialmente pretende demonstrar que a diversidade cultural dos povos africanos não passou despercebida aos portugueses quando dos seus primeiros contatos na África, mas que essa visão se transformou na medida em que o tráfico assumiu as proporções de uma grande empresa comercial. O objetivo central, contudo, é discutir o significado de alguns etnônimos tal como são atualmente percebidos, analisando as duas matrizes que reputamos responsáveis pela sua elaboração: a rede do tráfico e alguns dos estudos sobre a escravidão, que criaram certos equívocos acerca da procedência de alguns grupos africanos que viveram na Bahia. Essa tentativa de desconstrução de certos significados dos “nomes de nação”, não se apoia em base empírica e sim numa leitura crítica da bibliografia que discute os “ciclos” do tráfico baiano.¹

Negro da Guiné e *gentio da Guiné*² foram as primeiras designações utilizadas para marcar a origem dos escravos africanos chegados à Bahia no século XVI. Mais do que um registro de procedência, estas expressões queriam significar a condição mesma de escravo na linguagem corrente da época. Seu uso se generalizara em Portugal, desde o final do século anterior, quando o tráfico de escravos começou a se transformar na mais potente empresa comercial daquele país. A multiplicidade cultural da África passava a ser ignorada pelos portugueses na razão direta em que o caráter de mercadoria se incorporava ao conjunto de sua população. Mas não tinha sido sempre assim.

* Professora do Mestrado em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFBA.

¹ Para o período que vai de meados do século XVIII a 1890, analisamos os “nomes de nação” a partir de 27 séries documentais, englobando 8.155 escravos, 2.128 africanos libertos e 358 africanos livres, num total de 10.641 registros. O resultado deste trabalho compõe a minha tese de Nouveau Doctorat, apresentada à Université de Paris Sorbonne (Paris IV), em 1992, intitulada “Retrouver une identité: Jeux sociaux des Africains de Bahia: (vers 1750 - vers 1890)”.

² *Gentio*, (s.m. ou adj.) termo utilizado na língua portuguesa do período com o significado de *bárbaro*, *idólatra*, *pagão que não é civilizado*, *selvagem*. Da aceção latina (*gentivus* por *genitivus*), manteve o significado de *natural*, *nativo*; da aceção bíblica, o significado de *pagão*, *idólatra*. “*não circunciso*”. *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia Limitada, s.d., vol. XII, p. 298.

Se levarmos em conta os relatos que os navegadores portugueses, ou mesmo estrangeiros a serviço de Portugal, nos deixaram sobre a Costa da África, no século XV e parte do XVI, perceberemos que o território não lhes despertava apenas a cobiça, mas também uma viva curiosidade face às especificidades de sua população.

Em suas primeiras incursões em território africano, quando ainda alimentavam o sonho das Índias, mas não se descuidavam de encontrar riquezas que pudessem ampliar suas vantagens comerciais, os portugueses não deixaram de revelar um olhar atento à multiplicidade e às diferenças físicas e culturais entre as populações da então chamada “Etiópia de Guiné”. Os relatos de viajantes ou de funcionários encarregados de informar aos governos e aos contratadores sobre as novas terras “descobertas” demonstram a existência não apenas de um agudo senso de observação sobre a maneira de viver de cada povo, mas também da consciência de que um melhor conhecimento da região permitiria a Portugal estabelecer, com vantagens, seu comércio na área.³

A Cadamosto deve-se a informação de terem sido de origem Azanaga, Gilofe (Wolof), Tuchulor (Tucolor) e de Gambra (Gâmbia), os primeiros escravos introduzidos em Portugal, no século XV, mas seu relato iria muito além. Descreveria tudo o que então lhe parecera “muito estranho e admirável” entre aquelas populações, como as diferenças na cor da pele, no tipo de cabelo, na maneira de vestir, nas práticas religiosas e nos costumes.⁴ O mesmo comportamento está presente nos relatos de Duarte Pacheco Pereira, Pigafetta e Duarte Lopes.

Esta atitude, à qual devemos o pouco conhecimento que temos hoje das populações africanas daquele período, transformar-se-ia por completo a partir do momento em que os informes sobre os africanos começam a depender dos registros dos traficantes.⁵ Como já dissemos, desde que começou a crescer a demanda européia de escravos, todos os africanos foram reduzidos a uma úni-

³ Sobre estes primeiros relatos, ver entre outros: Gomes Eanes de Zurara, *Crônica da Guiné*, Barcelos, Livraria Civilização, 1973; Alvisi da Cadamosto, *1455-1457: Relations des Voyages à la côte occidentale d'Afrique (1455-1457)*, Paris, trad. fr. publicada por Ch. Schefer, 1895; Diogo Gomes, *De Prima Inventione Guynce*, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, nº 21, 1959; Valentim Fernandes, *Description de la côte occidentale d'Afrique (1506-1507)*, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, nº 11, 1951; Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Lisboa, Edição comemorativa do Primeiro Centenário da Sociedade de Geografia de Lisboa, 1975; João de Barros, *1552: Ásia... 1 Década*, Agência Geral das Colônias, Lisboa, Editorial Atica, 1945; Filipo Pigafetta e Duarte Lopes, *Relação do Reino do Congo, região de África (1578)*, trad. de Rosa Capeans, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1951.

⁴ Cadamosto, *1455-1457: Relation de voyages...*, pp. 49-51.

⁵ Os relatos de missionários ainda conservariam o espírito “etnográfico” das primeiras narrativas, mas estes pouca ou nenhuma influência teriam sobre os conhecimentos que pouco a pouco se generalizavam sobre a África e os africanos.

ca categoria: a de *negros de Guiné*, “assemelhados todos como se fossem de uma só procedência”, como constata Goulart.⁶

E o que era a Guiné, nos primeiros tempos do tráfico? No início, para os portugueses, a Guiné teria se restringido ao litoral da costa ocidental africana, que tinha como centro comercial a feitoria de Cachéu, subordinada às ilhas de Cabo Verde. Esta era a área descrita nos contratos de arrendamento do século XV. Entretanto, à medida em que a expansão do comércio português avançou para o sul, o termo passou a ser também utilizado para designar as partes do litoral então conhecidas como Costa da Pimenta, Costa do Marfim, Costa do Ouro e Costa dos Escravos. Assim, toda a África Ocidental ao norte do Equador, do Rio Senegal ao Gabão, era conhecida então como a Guiné.⁷

João de Barros já utilizava o termo extensivo a todo este território, tanto que, descrevendo o comércio português na costa ocidental ao sul de Arguim, diz que naquele tempo, “o negócio de Guiné andava já muito corrente entre os nossos e os moradores daquelas partes”, todavia situa também nas “partes de Guiné” o Castelo de São Jorge da Mina mandado construir por D. João, em 1482, na Costa do Ouro.⁸

Viana Filho e Goulart concordam que o termo chegou a ser aplicado também às populações subequatoriais. O primeiro sustenta este ponto de vista baseado nas *Denúncias da Bahia (1591-1593)*, onde o escravo Duarte, acusado por crime de sodomia, aparece como “negro da Guiné, do gentio de Angola”.⁹ De fato, parece que tal denominação teve seu uso. Encontramos dois mapas da África registrando a expressão Baixa Guiné para designar os territórios que se estendiam até o Cabo Negro: o primeiro da autoria de Guillaume de Lisle, datado de 1700, e o segundo de E. Bowen, de 1766, onde fica claro que a expressão “Low Guinea” era empregada como correspondendo à região do Congo e Angola, ainda na segunda metade do século XVIII.¹⁰

Ocupada a costa africana por outras nações européias, o termo foi em Portugal pouco a pouco retomando seu sentido original para voltar a designar apenas as possessões portuguesas entre Casamansa e o rio Camponi.¹¹ Entretanto,

⁶ Maurício Goulart. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1975, p. 185.

⁷ Este é o limite reconhecido por Nina Rodrigues e Pierre Verger. Nina Rodrigues, *Os africanos no Brasil*, Brasileira, vol. 9, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1977, p. 26; P. Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe du Bénin et Bahia de todos os santos*, Paris, Mouton & Co, 1968, p. 8.

⁸ Barros, *Ásia... I Década*, tomo I, liv. 2^o, cap. 2.

⁹ Viana Filho, *O negro na Bahia*, São Paulo, Editora Nova Fronteira, 1988, 3^a ed., p. 73 e Goulart, *A escravidão africana*, pp. 185-186.

¹⁰ Ambos os mapas fazem parte d' *A Facsimile Collection of Early African Maps*, pertencente à Fundação Calouste Gulbenkian de Paris. Esta Coleção não está registrada sob nenhum código. Consta apenas seu nome na relação dos mapas da referida Fundação.

¹¹ Reclus, *Tratado de Geografia*, v. XIII, p. 306, ed. 1887, apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, pp. 32-33.

na Colônia do Brasil, seu uso se firmara para designar toda a costa da África, de onde vinham os escravos.

Em outras palavras, sob a denominação de “gentio da Guiné” e “negro da Guiné”, entraram no Brasil escravos procedentes de toda a costa ocidental africana, da Gâmbia ao Congo, durante a segunda metade do século XVI, sendo que as principais bases portuguesas para o tráfico na África eram então Cachéu, São Jorge da Mina, São Tomé e Príncipe e o reino do Congo. Os especialistas no estudo do tráfico para a Bahia convencionaram chamar de *Ciclo da Guiné* ao primeiro período desta atividade, mesmo cientes da imprecisão de ordem geográfica e cultural do termo, tendo em vista seu uso generalizado nos documentos da época.¹²

O primeiro autor a propor uma divisão do estudo do comércio negreiro baseado em “ciclos” foi Viana Filho, seguido por Pierre Verger. A periodização de Viana Filho concebe quatro fases para o tráfico na Bahia: o Ciclo da Guiné (segunda metade do século XVI), o Ciclo de Angola (século XVII), o Ciclo da Costa da Mina e do Golfo do Benin (do século XVIII até 1815) e uma última fase: a ilegalidade (1816 a 1851). Verger mantém inalterados os dois primeiros períodos, mas desmembra o terceiro em dois ciclos distintos, o da Costa da Mina (nos três primeiros quartos do século XVIII) e o da baía de Benin (entre 1770 e 1850), aí incluindo o período do tráfico clandestino.¹³ Esta última foi a periodização que escolhemos para orientar nossa exposição sobre o tráfico. Contudo o exemplo do Ciclo da Guiné parece-nos suficiente para demonstrar que a utilização de divisões deste tipo atendem apenas a uma necessidade de sistematizar o estudo do tráfico, tomando como base as zonas mais atuantes em cada período. Isto não deve de forma alguma deixar subentender a exclusão do tráfico proveniente de outras regiões. Durante toda a vigência da atividade negreira, africanos das mais diversas procedências conviveram lado a lado nas lavouras, minas e cidades brasileiras.

Os períodos subseqüentes ao Ciclo da Guiné não forneceriam informações muito mais detalhadas sobre a origem dos escravos. Mesmo que os termos utilizados para nominar as nações africanas passassem a ser, ao menos aparentemente, mais precisos, por se referirem a reinos e áreas geográficas melhor delimitados, a questão de fundo permaneceu, isto é, a impossibilidade de sabermos a que culturas africanas pertencia a maior parte dos escravos listados nos registros do tráfico.

¹² Pudemos constatar, nas fontes primárias que analisamos para o período de 1750-1890, que as expressões “negro da Guiné” e “gentio da Guiné” continuavam a ser empregadas na Bahia até o início do século XIX.

¹³ Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 38 e Verger, *Flux et reflux*, p. 7.

É certo que o conhecimento sobre o território africano foi um processo de construção lenta para os europeus. Todavia custa-nos crer que, transcorrido mais de um século da presença portuguesa naquele continente, período no qual Portugal estabelecera influências decisivas, especialmente sobre o reino do Congo, os traficantes continuassem a ignorar a nomenclatura utilizada pelos povos africanos para se referirem uns aos outros.

Pelo que se conhece sobre os mecanismos do tráfico, parece-nos lógico que os arrendatários dos contratos e toda a complexa rede de indivíduos¹⁴ a eles subordinada tivessem condições de identificar os cativos através dos etnônimos pelos quais estes se reconheciam ou eram reconhecidos pelos outros povos. Através das informações fornecidas pelos “línguas”¹⁵ e pelas populações nativas que participavam direta ou indiretamente naquela empresa, teriam aprendido a identificar os cativos que pertenciam às nações mais numerosas, mais próximas da costa ou que estivessem em guerra com seus aliados.¹⁶ Talvez não pudessem identificar alguns, que vinham do interior em pequenos grupos, portando diferentes marcas étnicas ou falando línguas desconhecidas. Mesmo assim, seus agentes, que se internavam no território, geralmente conheciam a região e sabiam bem onde tinham ido buscá-los.

Expressões de conteúdo tão genérico, como as que eram utilizadas à época, devem-se à pouca ou nenhuma importância que se atribuía às especificidades culturais dos africanos para o exercício dos trabalhos a que seriam destinados.¹⁷ O que vale dizer que este dado não era computado no valor da “peça de Guiné”, medida de trabalho potencial, que era calculada com base na idade, no sexo e na força física.

Angola ou Costa da Mina?: opções do tráfico para a Bahia

A ocupação do reino de Ndongo (Angola), efetivada no último quartel do século

¹⁴ A rede do tráfico na África e nas colônias, desde a época em que predominaram os arrendamentos, era formada por uma *alta administração*, que gozava de certas prerrogativas: pelos *feitores*, *escrivães*, *guardas* e *servidores* das feitorias; pelos *armadores*, que punham seus navios a serviço do tráfico; pelos *avencadores*, que recebiam licenças especiais (avencas) para “resgatarem” cativos; e pelos *alheiros*, que exerciam as funções de vigias e espiões. Havia ainda os “caçadores de escravos”, que tanto podiam ser originários de populações nativas, quanto mestiços a serviço dos traficantes: os “taugos-maus” da Guiné e os “pumbeiros” da região do Congo e de Angola. José Gonçalves Salvador, *Os magnatas do tráfico*, São Paulo, Pioneira/EDUSP, 1981, pp. 69-82.

¹⁵ Intérpretes existentes em cada feitoria europeia na África.

¹⁶ Uma prova de que esta rede de informantes funcionava encontra-se no fato de que, em outras regiões da América ou mesmo no Brasil, existiam registros de procedência muito mais detalhados.

¹⁷ Esta sofisticação os traficantes só iriam adquirir algum tempo mais tarde, quando já se generalizara na sociedade brasileira algumas preferências sobre tal ou qual tipo de escravo para o exercício de certas tarefas. Percebe-se então, através dos registros, uma preocupação de detalhar melhor a origem dos cativos.

XVI, permitiu aos portugueses livrarem-se do controle que o rei do Congo ainda conseguia exercer sobre o comércio de escravos na região, ao mesmo tempo que lhes assegurou uma base de operações para a expansão das atividades do tráfico. Em menos de vinte anos, a região passaria de base de feitoria a território ocupado¹⁸, após uma série de conflitos entre os Ngolas (chefes Ambundos) e o rei do Congo pela soberania sobre o território do Ndongo e, posteriormente, entre os Ambundos e os portugueses, até o controle definitivo destes últimos. Angola passaria a ser um dos mais ricos mananciais de cativos para a América portuguesa e espanhola, liderando o tráfico na África meridional, à custa do despovoamento de toda a área onde os tentáculos desta atividade conseguiram alcançar.

Escravos provenientes das regiões subequatoriais, embarcados através de Luanda, Cabinda e Benguela, chegariam à Bahia até o final da vigência do tráfico (1850). Entretanto, a proporção deste contingente foi bem mais significativa durante o século XVII do que nos períodos subseqüentes, porquanto, a partir da segunda metade do século, a abertura do comércio direto com a Costa da Mina transformaria alguns portos desta região em importantes entrepostos para o abastecimento de escravos à Bahia. As nações da Costa da Mina, a partir de então, suplantariam, em muito, os contingentes que saíam de Angola.¹⁹

Alguns fatores se conjugaram para determinar a alteração nos rumos do tráfico baiano. Como necessitaremos fazer constantes referências ao processo que engendrou esta mudança, abriremos aqui um breve parêntese para ordenar alguns de seus principais fatos, antes de analisarmos os chamados Ciclos de Angola, no século XVII e o da Costa da Mina, que o seguiu no século XVIII.

O que nos interessa abordar, de início, diz respeito ao conflito entre colonos brasileiros e negociantes portugueses quanto ao abastecimento de escravos às lavouras do Brasil. Os senhores do tráfico, que se beneficiavam do sistema de monopólio, eram frequentemente acusados de desviarem para as Índias de Castela os cativos destinados à colônia portuguesa.²⁰ Foi apenas com o fim do monopólio português do tráfico, imposto pelos revezes sofridos

¹⁸ Em 1575, os portugueses criaram a primeira feitoria em Angola e no ano seguinte construíram a fortaleza de Luanda; em 1560 entregaram a conquista do território ao donatário Paulo Dias de Novais e, finalmente, em 1592, criavam na região um Governo Geral.

¹⁹ Mais adiante discutiremos sobre a abrangência do termo Costa da Mina em relação ao tráfico baiano. O certo é que, a partir de 1780, a proporção de escravos da Costa da Mina e do Golfo do Benin importados pela Bahia suplantou a dos escravos subequatoriais na razão de 3 para 1. Esta foi a proporção encontrada por Stuart B. Schwartz, *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1988, p. 282, tendência que se confirmou, em linhas gerais, também nas séries documentais que analisamos para o período.

²⁰ Desde o final do século XVI eram frequentes as denúncias do desvio de cativos para os territórios das Índias Ocidentais. No Relatório de Abreu e Brito ao rei Felipe II, publicado por Felner, encontra-se um relato pormenorizado dos expedientes de que se valiam os traficantes para burlar o fisco, fazendo passar para as colônias espanholas os escravos que eram destinados ao Brasil. Também o Conselho Ultra-

pela Metrópole na primeira metade do século XVII, que tal situação começaria a mudar, abrindo à Bahia perspectivas para atuar no mercado negroiro.

Desde 1518, quando Carlos V adotou o sistema de venda de licenças para o aprovisionamento de escravos às Índias Ocidentais, os traficantes portugueses passaram a disputá-las aos mercadores genoveses, flamengos e germânicos, junto à praça de Castela. Os excelentes preços, em que eram cotados os cativos africanos naquela região, transformavam a compra destas licenças num negócio extremamente lucrativo. Como eram os portugueses que controlavam as fontes de suprimento de escravos na África, quase sempre conseguiam assegurar vantagens sobre seus concorrentes.²¹

Em 1580, sob o reinado de Felipe II, efetivava-se o domínio espanhol sobre Portugal e suas colônias, o que permitiu aos negociantes lusos expandirem seus negócios também sobre os territórios das Índias de Castela. Alguns anos mais tarde, o mesmo soberano determinava a substituição definitiva das licenças pelo regime dos "asientos".²² Esta decisão permitiu aos portugueses assenhorem-se, por algum tempo, do abastecimento de escravos para as colônias espanholas. Os novos contratos garantiam aos "assentistas" o privilégio de levar, diretamente para a América Espanhola, até um terço dos escravos que fossem "resgatados". Todavia, tudo indica que esta proporção era freqüentemente ultrapassada e que os portugueses introduziram na região, via contrabando, um número de escravos bastante superior ao convencionado.²³

Este quadro bastante favorável aos senhores do tráfico opunha-se, entretanto, aos interesses dos proprietários de engenhos-de-cana no nordeste do Brasil, que se queixavam, desde os primeiros tempos, quer dos altos preços, quer da escassez de escravos que eram destinados à Colônia.²⁴ Os pequenos lucros da empresa açucareira, nos anos iniciais de sua implantação, não permitiam aos seus proprietários enfrentarem a competição dos preços internacionais. Solução paliativa fora a utilização majoritária do trabalho escravo dos índige-

marino denunciava ao rei que "a escravaria dos rios ia para as Índias e nenhuma para o Brasil". Em 1613, segundo informação recolhida por Scelle, Duarte Dias, contratador de Angola, despachava navios para Buenos Aires, registrando-lhes a carga de negros como destinadas ao Brasil. Goulart, *A escravidão africana*, pp. 104, 114 e 119.

²¹ A este respeito e também sobre o papel representado neste comércio pelos "cristãos novos", ver Salvador, *Os magnatas*, pp. 38-41 e 128-141.

²² Os "asientos" eram contratos que autorizavam o tráfico de negros nas colônias espanholas. O sistema dos "asientos" já havia sido inaugurado, em 1532, sob Carlos V, mas foi anulado logo a seguir, voltando-se ao regime das "licenças".

²³ De acordo com Goulart, a maior parte dos escravos registrada no fisco como destinados à colônia portuguesa era em realidade desviada para as Antilhas. Goulart, *A escravidão africana*, pp. 104-106.

²⁴ Exatamente à mesma época em que se iniciava o domínio espanhol sobre Portugal, a agro-indústria do açúcar começava a adquirir fôlego na região nordestina, especialmente em Pernambuco e no Recôncavo da Bahia.

nas — os “negros da terra”²⁵ — reforçada apenas por um pequeno número de “negros da Guiné”.

Mas a mão-de-obra indígena começou a se tornar escassa. De um lado, a política da Companhia de Jesus pressionava o governo português contra a escravização das populações nativas pelos colonos; de outro, os ameríndios desapareciam do litoral, exterminados pelas guerras, pela escravidão e pelas doenças.²⁶ Muitos preferiam internar-se no território, fugindo do contato com o “colonizador”.

A expansão da atividade açucareira dependia cada vez mais de mão-de-obra, quer para os novos engenhos, quer para atender as exigências da renovação continuada da força de trabalho dos já existentes. A necessidade de assegurar este abastecimento passou a ser uma das preocupações centrais dos senhores-de-engenho. Assim, em todas as Capitanias onde a cultura da cana-de-açúcar florescia, os proprietários clamavam por escravos.

A correspondência administrativa e religiosa faz chegar à Metrópole as queixas dos lavradores que, insistentemente, solicitam se lhes sejam enviados “negros da Guiné”. Em 1559, um Alvará da regente Dona Catarina ao Capitão da Ilha de São Tomé autorizava a cada senhor-de-engenho fazer o resgate anual de até 120 escravos no Congo, até que o sistema foi extinto com a criação do “contrato de São Tomé”, monopólio arrendado a particulares e ao qual ficara submetido todo o comércio da área. Esta situação, por sua vez, perdurou até o momento em que o monopólio português na costa da África começou a sofrer seus primeiros revezes efetivos, ao mesmo tempo em que a ocupação holandesa no Brasil punha em risco toda a zona de produção açucareira do Nordeste.

Em 1637 a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais tomou de assalto o Castelo de São Jorge da Mina, na costa africana, assumindo o controle daquele território. Decidiram então os holandeses proibir aos navios portugueses qualquer tipo de comércio na área. Bem cedo, entretanto, os holandeses seriam obrigados a reconsiderar sua decisão, haja visto que, há algum tempo, o fumo produzido na Bahia transformara-se na mercadoria preferida dos africa-

²⁵ O uso da expressão “negros da terra”, em oposição a “negros de Guiné”, é um exemplo evidente de como o termo “negro” tornara-se equivalente a “escravo”. Para Schwartz, desde a Idade Média, “em Portugal, a palavra negro tornara-se quase sinônimo de escravo, e, com certeza no século XVI, ainda tinha implicações de servilismo.” Schwartz, *Segredos Internos*, p. 58. Uma lei de Pombal, em 1775, abolia oficialmente a aplicação do termo aos indígenas, “pela infâmia e vileza que isto lhes trazia por equipará-los aos da Costa d’África como destinados para escravos de branco”. Cf. Thales de Azevedo, “O ‘crioulo’ entre os escravos e o cidadão”, *Cadernos Brasileiros - 80 Anos de Abolição*, n° 47 (maio/junho 1968), Ano X, p.27. Ainda sobre o assunto ver John Manuel Monteiro, *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*, São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

²⁶ Sobre o impacto do contato entre o europeu e as culturas indígenas e a consequente dizimação destas últimas, ver Schwartz, *Segredos Internos*, Parte I, Cap. 2, pp. 40-56.

nos para o escambo de escravos no Golfo do Benin e, pressionados pelas circunstâncias, os holandeses dispuseram-se a fazer algumas concessões à presença portuguesa na Costa a Sotavento da Mina, em troca daquela mercadoria.²⁷

Este arranjo, entretanto, só pôde ser concluído após a assinatura da trégua de dez anos entre Portugal e as Províncias Unidas, em 1641. O tratado firmado entre os dois governos liberou a Companhia Holandesa das Índias para negociar as bases do comércio que seria permitido aos portugueses realizar em alguns portos daquela região, e uma das condições previa que os navios portugueses só poderiam frequentar aqueles portos com carregação de mercadorias de suas colônias na América, como açúcar, aguardente e, evidentemente, o fumo da Bahia.²⁸ Cada navio pagaria, por este direito, dez por cento do valor de sua carga em rolos de tabaco, no Castelo de São Jorge da Mina.

Em 1640 eclode a guerra entre Espanha e Portugal, que procurava reaver sua independência.²⁹ No ano seguinte a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais decidia ocupar Luanda, agravando o problema do abastecimento de escravos para o Brasil e atingindo em cheio os interesses dos negociantes portugueses na África.³⁰ Impossibilitado de abrir uma nova frente de luta, o governo português, pela provisão de 1644, decidiu permitir a seus comerciantes levar diretamente o tabaco da Bahia para a Costa da Mina, sem terem de passar pela Metrópole. Esta decisão beneficiaria especialmente os comerciantes da Bahia que, controlando o comércio do tabaco, passaram a realizar diretamente seus negócios com os mercados africanos.

O tráfico a partir de Angola ainda conseguiria se recuperar na segunda metade do século XVII, após a expulsão dos holandeses daquela costa pelas tropas brasileiras enviadas do Rio de Janeiro, sob o comando de Salvador de Sá e Benevides. No entanto, a descoberta das jazidas auríferas na região das

²⁷ O tabaco de terceira categoria exportado pela Bahia tinha a preferência dos africanos, pela maneira especial como era preparado. As folhas rejeitadas na primeira e segunda escolhas eram molhadas em melado de cana enquanto torcidas. Esta técnica tornava o tabaco baiano insubstituível na preferência dos africanos, na região do Golfo de Benin. Na falta de sucedâneos, holandeses, franceses e ingleses procuravam consegui-lo através dos navios portugueses e, posteriormente, brasileiros que iam à região em busca de escravos. Sobre o assunto, ver Verger, *Flux et reflux*, Cap. I, pp. 27-46.

²⁸ Qualquer outra mercadoria proveniente da Europa, transportada pelos navios portugueses para aquela área seria considerada contrabando. Verger, *Flux et reflux*, pp. 42-44.

²⁹ Este conflito, que consumiu o restante das energias daquele reino, só terminou em 1668 com a assinatura do tratado em que a Espanha reconhecia a independência de Portugal.

³⁰ Mesmo após a trégua assinada com Portugal, os holandeses não sustaram sua política de ocupação dos territórios daquele reino em África. Por sugestão de Maurício de Nassau, então governador do Estado Holandês do Brasil, foi dada a ordem aos navios da Companhia das Índias para ocuparem Luanda e a seguir a faixa litorânea de Angola, onde os holandeses permaneceriam de 1641 a 1648. Um dos objetivos daquele governador era assegurar o fornecimento de escravos para Pernambuco. Herman Wätjen, *O domínio colonial holandês no Brasil*, trad. de Pedro Celso Uchoa Cavalcanti, Col. Brasileira, Rio de Janeiro, Cia. Editora Nacional, 1938, apud Goulart, *A escravidão africana*, p. 109.

Minas Gerais, em 1698, fez crescer a demanda de escravos abrindo novas perspectivas para o tráfico através do porto do Rio de Janeiro, o mais próximo da zona de mineração. Os traficantes baianos não ficaram alheios a este novo mercado, mas tiveram de enfrentar a oposição de seus concorrentes. Os portugueses que controlavam o tráfico a partir de Angola, através dos portos de Luanda, Cabinda e Benguela, abastecendo Pernambuco e Rio de Janeiro, procuraram, através da política metropolitana, intervir no sentido de fechar a via aberta ao comércio de escravos realizado por seus rivais baianos na Costa da Mina.³¹

A luta entre estes dois setores concorrentes do tráfico na Colônia perdurou por quase todo o século XVIII. Durante este período as duas facções fizeram valer seus trunfos: o poder coercitivo da Metrópole, na defesa dos interesses dos negociantes portugueses; o controle sobre a produção de tabaco, garantindo a presença dos baianos na Costa da Mina. É no seio deste conflito que aparece pela primeira vez a “propaganda” de cada um dos setores do tráfico (e seus aliados), divulgando a vantagem de sua “mercadoria” sobre a do rival. Os baianos exaltavam as qualidades dos “negros minas” para os trabalhos da mineração, por serem mais fortes e resistentes do que os angolas.³² Os portugueses, por seu turno, interessados no fim do tráfico com a Costa da Mina, divulgavam a excelência dos cativos de Angola e do Congo especialmente pela maior facilidade de serem controlados.³³ A rebeldia dos “negros minas” era uma das razões mais proclamadas a favor da interrupção do comércio na Costa do Leste.³⁴ A Metrópole escamoteava seus argumentos, alegando a insegurança que cercava o tráfico no Golfo da Guiné, onde as embarcações eram constantemente vítimas de agressões e confisco da carga por parte dos holandeses. Procu-

³¹ Quando Portugal concluiu a paz com a Espanha (1668), este comércio era ainda relativamente reduzido. A Metrópole procurou então, através da criação de Companhias de Comércio, recuperar o terreno perdido aos brasileiros, submetendo o tráfico na Costa da Mina ao controle da 1ª Companhia de Comércio de Cachéu e Cabo Verde (1676-1680) e posteriormente à Companhia Geral do Comércio do Brasil. Esta, apesar de não haver recebido, à época de sua criação, o privilégio sobre o comércio de escravos, passou, em 1680, a poder cobrar direitos sobre aquele comércio e a conceder os alvarás aos navios destinados à Costa da Mina. Sobre o assunto, ver Verger, *Flux et reflux*, pp. 65-67.

³² Já em 1718 o então Vice-rei do Brasil, D. Sancho Faro, Conde de Vimieyro, fazia saber à Lisboa que “os negros da costa da Mina são mais procurados para as minas e os engenhos que os de Angola, pela facilidade com que estes morrem e se suicidam”. Verger, *Flux et reflux*, p. 71.

³³ Em 1725, o Conselho Ultramarino, valendo-se de uma tentativa de revolta dos escravos provenientes da Costa da Mina na região das Gerais, instruiu ao Vice-Rei do Brasil para que tomasse as providências necessárias a evitar as sublevações de escravos contra os brancos e constatava que o levante só tinha sido evitado pelo conflito existente entre os *angolas* e os *minas*, a respeito do chefe que deveria guiá-los. Concluiu que deveriam ser enviados para as Gerais, preferencialmente os negros de Angola, pois “se tem visto que estes são mais confidentes, mais sujeitos e obedientes do que os Minas, a quem o seu furor e valentia pode animar a entrarem em alguma deliberação de se oporem contra os brancos (...)”. Verger, *Flux et reflux*, p. 325.

³⁴ Costa do Leste é uma das denominações utilizadas àquela época para a Costa a Sotavento da Mina, à leste do Castelo de São Jorge. Este termo seria também utilizado como etnônimo para alguns africanos.

rava desta maneira convencer os negociantes baianos a transferirem seus negócios, incluindo o precioso tabaco, para os portos sob o controle português: Cachéu, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Angola, Madagascar e Moçambique. Seu objetivo era, de posse do fumo da Bahia, negociar diretamente com a Companhia Holandesa das Índias os escravos provenientes da Costa da Mina.³⁵

Mas os baianos resistiram a todas as investidas da Metrópole neste sentido e o tráfico pela Costa da Mina foi mantido durante os três primeiros quartos do século XVIII. Começaram a buscar novas paragens apenas quando a intervenção de Pombal na política do tráfico, em 1756, criou atritos com o rei do Daomé, colocando em risco os negócios na região.³⁶ A partir de então, os comerciantes baianos passaram a buscar escravos em outros portos fora da influência portuguesa. Após 1770, seriam os portos de Onim (Lagos), Badagri e Porto Novo, na baía do Golfo do Benin, os principais fornecedores de cativos ao tráfico baiano.

Século XVII: o tráfico de Angola para a Bahia

Segundo os historiadores que abordaram o tema do tráfico, os dados sobre o número de escravos exportados de cada região da África para o Brasil, no século XVII, são pouco numerosos e pairam dúvidas sobre a confiabilidade dos registros até então disponíveis.³⁷ Contudo, existe um consenso entre esses historiadores, quanto ao primado de Angola nas exportações de cativos das regiões centro meridionais da África, naquele período. Evidentemente não é nosso propósito refutar tal assertiva, nem aprofundar a discussão sobre o tráfico de escravos em geral, tendo em vista que tal tema foge de nossa especialidade e de nosso assunto. Entretanto, para tratarmos da afiliação étnica dos africanos transferidos neste período para a Bahia, torna-se necessário refletir um pouco sobre certas questões que tangenciam o tema do tráfico. Abordaremos a dificuldade em mensurar o peso numérico dos escravos na Bahia

³⁵ A análise detalhada de todo este conflito encontra-se em Verger, *Flux et reflux*, Caps. II e III, pp. 61 a 126.

³⁶ Em 30 de março de 1756, uma lei do futuro Marquês de Pombal concedia liberdade de comércio a todos os negociantes na Costa da Mina, estabelecendo que a feitoria de Ajudá cuidaria para que não houvesse mais de um navio por vez naquele porto. Esta decisão desagradou em cheio aos comerciantes que atuavam na área e acabou por levá-los a procurar escravos em outros portos à leste, fora do controle das determinações daquela lei.

³⁷ Cf. Schwartz, "A despeito do louvável trabalho de muitos estudiosos, a história do tráfico negreiro baiano ainda está por ser escrita, carecendo de documentação, especialmente para o período anterior a 1700." Schwartz, *Segredos Internos*, p. 280. Por outro lado, grande parte dos registros disponíveis sobre o tráfico para este período não é confiável por se tratar de documentação fiscal. Todo especialista que tenha percorrido tal documentação sabe os riscos que a mesma contém, tantos eram os artifícios empregados para fugir ao controle do Estado. Cf. Mauro, "Para estimar o volume do tráfico é muito importante considerar o papel da fraude, que falseia todas as cifras oficiais." Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960, p. 179.

seiscentista, ao lado de algumas afirmações elaboradas pela historiografia baiana sobre o período, que atingem congos, angolas, benguelas, cabindas e outros povos das regiões subequatoriais. Nem sempre os elementos utilizados na construção de certos argumentos (e nem mesmo certos argumentos) foram a nosso ver os mais apropriados aos fatos e à época.

No capítulo de sua obra dedicada ao que classifica como “Ciclo de Angola”, Viana Filho defende o primado cultural e numérico das populações “banto” na Bahia, durante todo o século XVII.³⁸ No que se refere à quantidade das importações de escravos provenientes de Angola, o autor faz uso de documentação claramente insuficiente para lastrear suas conclusões quanto ao peso numérico representado pelos “bantos” na Bahia naquele período. Partindo de um único documento referente ao aprisionamento pelos holandeses, em 1624, de sete embarcações fundeadas no porto de Salvador, carregadas de escravos em sua grande maioria procedentes de Angola³⁹, permite-se concluir que o tráfico não poderia negligenciar as oportunidades de lucro oferecidas pelo rico mercado baiano, donde “haver despejado na Bahia, por todo o século XVII, os negros de que se abarrotava em Angola”.⁴⁰

Ora, Viana Filho parte de um exemplo que por si só é um indicador da série de problemas que enfrentaram o comércio e a lavoura da Bahia, na primeira metade do século XVII, e que criaram uma conjuntura extremamente desfavorável ao tráfico de escravos em geral e ao de Angola, em particular. Referimo-nos à presença holandesa no Brasil, na África e no Atlântico.

O primeiro ataque holandês à Bahia, ocorrido em 1624, efetivou-se no momento mesmo em que a atividade açucareira no Brasil enfrentava sua primeira crise conjuntural.⁴¹ Após um período de expansão, iniciado no último quartel do século XVI, os preços do açúcar sofreram sua primeira forte oscilação em 1620. A arroba do produto, que se mantivera durante alguns anos acima de 1\$000, foi negociada em 1623 apenas pela metade do preço. Durante o período de quase um ano em que os holandeses ocuparam a capital, a resistência organizada pelos baianos concentrou-se na região do Recôncavo, área onde se situava a maior parte dos engenhos. A luta atingiu diretamente a or-

³⁸ “Desapercebida de muitos, contestada por alguns, a superioridade da importação de negros bantos, na Bahia, no século XVII, é incontestável. A sua importância foi extraordinária e os seus marcos conservam-se ainda hoje. Representando a primeira entrada, em massa, de escravos africanos para a Bahia, a sua cultura disseminou-se em todos os sentidos. (...) Trazida por negros mais dóceis, loquazes, preferidos para os serviços domésticos, dominou imperceptivelmente, como veremos.”, Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 81.

³⁹ Trata-se de uma citação extraída da obra de Joanes de Laet, “História ou Anais da Companhia das Índias Ocidentais”, onde encontram-se inventariados: “Huma barca com 250 negros de Angola, hum navio de Angola com negros; hum navio de Angola com 200 negros; hum navio de Angola com 280 negros; hum navio de Angola com 450 negros; hum navio de Angola com 230 negros (...) e um patacho da Guiné, com 28 negros”. Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 85.

⁴⁰ Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 86.

⁴¹ Guio-me neste relato pelo texto de Schwartz, *Segredos Internos*, pp. 153-158.

ganização da produção, pois os escravos foram requisitados pelo governo para dar combate aos invasores, juntamente com as embarcações utilizadas no transporte do açúcar entre o Recôncavo e o porto de Salvador. O comércio na Baía de Todos os Santos ficou completamente paralisado durante todo o período. Expulsos os holandeses com a chegada da armada luso-espanhola, os engenhos voltaram a operar, mas de modo precário. A maior parte dos escravos tinha morrido na luta ou fugido e tudo indica que a situação dos proprietários, após os anos de baixos preços e a perda de duas safras, não era das melhores para fazer frente à rápida recuperação dos plantéis como exigia a situação. No ano de 1627, a cidade do Salvador foi, por duas vezes, atacada por novas incursões holandesas. Em 1638, Nassau ocupou a ilha de Itaparica, situada diante da sede da capital da Colônia, onde permaneceu por quase um ano. Durante sua permanência na ilha, os holandeses destruíram 27 engenhos e tentaram interromper o comércio que se dirigia a Salvador.

A ocupação de Pernambuco (1630-54) assegurou um período de prosperidade aos engenhos da Bahia, favorecidos com a alta de preços ocasionada pelo declínio da produção pernambucana e pela diminuição dos estoques europeus. Mas sabe-se que a carência de mão-de-obra foi a constante maior desta fase de prosperidade. A maior parte dos escravos que foram então incorporados aos engenhos baianos ou eram indígenas ou africanos provenientes de Pernambuco, trazidos pelos proprietários em fuga que os revendiam ao mercado da Bahia e do Rio de Janeiro. Quando começou a guerra dos brasileiros e portugueses pela expulsão dos holandeses de Pernambuco (1645-54), o Recôncavo voltou a ser atacado (1648-49). Ao lado de todas estas incursões em terra, os navios da Companhia Holandesa das Índias não cessavam de apreender em alto mar os navios mercantes portugueses carregados com escravos, açúcar ou produtos vindos da Europa.⁴²

Na África, a situação não era mais tranquilizadora. A expansão holandesa sobre as zonas de tráfico de escravos limitava as áreas onde os portugueses aprovisionavam-se de cativos. O problema agravou-se com a ocupação de Luanda e da região costeira de Angola (1641-48), onde o tráfico português foi não apenas interrompido durante este período, mas ficou sensivelmente desorganizado mesmo após a expulsão dos holandeses.⁴³

⁴² Estes ataques vinham acontecendo desde a década de 1620-30. Em 1649, Portugal decidiu-se finalmente pela criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, formada com capitais dos "cristãos-novos", destinada a proteger os navios mercantes portugueses em troca do monopólio sobre alguns produtos da Colônia.

⁴³ Tal desorganização é constatada pelo próprio Viana Filho que transcreve uma representação dos oficiais da Câmara de Angola ao rei de Portugal, datada de 1650, onde queixam-se das "guerras dos Sobas e Reis rebeldes [que] despovoaram as províncias de Glamba, lurubo, zaire, dongo, zenga, lubolo e as jagas e Rainha ginga desbaratarão os Reinos da umba gangella matumba", que tiveram como efeito reduzir o número das "peças" e impedir o acesso aos "pumbos". Viana Filho, *O negro na Bahia*, pp. 86-87.

Na segunda metade do século, Angola conseguiu recuperar seus índices de exportação, mas então foram a concorrência das plantações antilhanas e a recessão geral dos anos 80 que atuaram como agentes complicadores ao tráfico. Por outro lado, o comércio baiano de escravos na Costa da Mina, apesar de não estar ainda implantado em larga escala, já era suficiente para abalar o predomínio do tráfico angolano, especialmente após a eclosão, em 1685, da epidemia de bexigas em Angola, que fez com que o mercado consumidor brasileiro procurasse adquirir escravos provenientes de outras regiões.⁴⁴ Em síntese, para a economia baiana o século XVII apresentou-se, pois, como um período difícil, repleto de altos e baixos e, por este motivo, torna-se importante relativizar um pouco a visão passada por Viana Filho, de uma fase de prosperidade e de riqueza, onde os traficantes portugueses de Angola se aproveitavam para “abarroter” o porto de Salvador com os escravos que traziam daquela região.

Outra argumentação desenvolvida por Viana Filho, com o intuito de demonstrar a presença em massa dos “bantos” na Bahia, baseia-se na preferência que afirma terem estes gozado, entre os proprietários de escravos, em virtude de sua docilidade e seus dotes para os serviços da casa e da lavoura. Para tanto nosso autor vale-se dos informes de alguns viajantes estrangeiros e de cronistas nacionais.⁴⁵ Temos entretanto a registrar a infelicidade na escolha dos depoimentos que utilizou para alicerçar esta opinião, tendo em vista a maior parte destes não se referir ao período que pretendeu retratar. Encontramos apenas duas exceções: Gaspar Barleus, que escreveu durante o domínio holandês em Pernambuco, e André João Antonil, pseudônimo do jesuíta João Antonio Andreoni, cuja obra publicada em 1711 poderia conter observações válidas para o final do século XVII.⁴⁶ Todos os demais cronistas utilizados por Viana

⁴⁴ O comércio entre a Bahia e a Costa da Mina conheceu uma progressão contínua. No quinquênio 1681-1685, 32 navios partiram de Salvador para aquele território. Este número já atingia 114 navios no quinquênio 1706-1710. Cf. Verger. *Flux et reflux*, p. 11. Sobre a epidemia, é o próprio Viana Filho quem transcreve a Provisão de 22/06/1685, do Marquês das Minas a Antonio de Andrade, para que fosse buscar escravos na Costa da Mina, pagando direitos na Bahia, “pela notícia que veio dos Reinos de Angola de haver conhecido nele o mal de bexigas de tal maneira que se pode temer que em muitos anos se não refaça a perda de muitos negros que morreram dele (...)”. Viana Filho. *O negro na Bahia*, p. 100.

⁴⁵ Viana Filho baseia-se nas notícias repertoriadas nos escritos de Gaspar Barleus (1660), Antonil (1711), Luis dos Santos Vilhena (1798), Henry Koster (1816), Louis-François de Tollenare (1816-18), James Gardner (1836-41), Luís Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz (1865-1866).

⁴⁶ Gaspar Barleus, autor da *História dos feitos praticados no Brasil*, afirma que os escravos naturais de Angola, sendo os mais trabalhadores de todos, gozavam de particular preferência dos holandeses, motivo pelo qual, estes últimos, ao tempo de Nassau, conquistaram aquele reino. A. J. Antonil, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, considerando as virtudes de cada nação africana para os trabalhos nos engenhos, anotou o seguinte: “Os que vêm para o Brasil são ardas, minas, congos, de São Tomé, de Angola, de Cabo Verde e alguns de Moçambique (...) Os ardas e os minas são robustos. Os de Cabo Verde e de São Tomé são mais fracos. Os de Angola, criados em Loanda, são mais capazes de aprender ofícios mecânicos que os das outras partes já nomeadas. Entre os congos, há também alguns bastante industriais e bons não somente para o serviço da cana, mas para as oficinas e o meneio da casa”. Como se pode perceber pelo texto, o jesuíta observa certas

Filho, em sua grande maioria estrangeiros de passagem pelo Brasil, fizeram seus registros no século XIX e, o que é mais importante, após a eclosão das revoltas lideradas por africanos “sudaneses” na Bahia.⁴⁷ Este dado é relevante, pois, como já vimos, existiam certas idéias que haviam sido produzidas entre os setores que competiam no tráfico e que, ao se generalizarem, foram também colocadas a serviço dos que temiam a concentração de africanos de uma mesma região, como era o caso do Conde da Ponte, Governador da Bahia.⁴⁸

Atente-se ainda para fato de que Viana Filho, ao exigir que se desse aos “bantos” o lugar que mereciam na formação da cultura de origem africana na Bahia, acentuou naqueles povos exatamente a dominância dos traços que eram mais apreciados pela sociedade escravista, tais como a docilidade, a obediências aos senhores e a aptidão para o trabalho.⁴⁹ Estas idéias o autor vai buscar principalmente nos mesmos cronistas e viajantes do século XIX. Vilhena, que escreveu em 1798, desfez-se primeiramente da reputação de bons trabalhadores, que começavam a gozar, já à sua época, na Bahia, os africanos provenientes da Costa da Mina, os quais considerava “ásperos e traidores”. Quanto aos escravos de Benguela, considerava-os “mais amoráveis e dóceis e percebem e falam a nossa língua melhor, e com mais facilidade (...)”.⁵⁰ Koster, que passou por Salvador em 1816, época em que uma das preocupações locais eram as revoltas de escravos, procurava explicar a intranquilidade da Bahia pelo fato de receber muitos negros da Costa do Ouro (sic). Sobre os angolas diria serem os melhores escravos, dedicados, fiéis e honrados. Os congos, próprios para o

facilidades para o exercício de algumas tarefas, que atribui às nações de origem, mas leva também em conta algumas diferenças individuais, tais como a força física, o grau de adaptação à nova sociedade (boçais ou ladinos), o fato de serem originários de áreas já ocupadas há muito pelos europeus (referindo-se aos que vinham de Luanda). Apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, pp. 87-88.

⁴⁷ Na Bahia algumas revoltas escravas antecederam ao relato de Koster (1816), o primeiro dos informantes de Viana Filho a escrever sobre o século XIX: foram as revoltas de 1807, 1809, 1814 e 1816, envolvendo especialmente os haussás, nagôs e jejes.

⁴⁸ Em correspondência datada de 1807, dirigida ao Visconde de Anadia, o Conde da Ponte dizia: “Esta colônia, pela produção de tabaco que lhe é própria, tem o privilégio exclusivo do comércio com a Costa da Mina: importarão no anno passado as embarcações deste tráfico 8.037 escravos Gêges, Usás, Nagôs, etc., Naçoens as mais guerreiras da costa de Leste, e nos mais anos ha com pouca diferença igual importação (...)”. Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 29.893.

⁴⁹ Este equívoco, de atribuir a uma etnia propensão inata à obediência (e a outras, à rebelião) é uma simplificação da realidade, que é explicável em se tratando da opinião de contemporâneos da escravidão, mas que deve ser devidamente filtrada quando se pretende utilizá-la como interpretação histórica. Nenhum povo resistiu em bloco, nenhum se submeteu em bloco. Os “bantos” resistiram tanto à escravidão quanto os escravos provenientes da Costa da Mina ou de qualquer outra região da África, tanto quanto os ameríndios em todo o continente. Submeteram-se também na mesma proporção, quando não possuíam alternativas possíveis, de ordem pessoal ou grupal. Variaram as estratégias aplicadas à luta e, às vezes: a forma escolhida podia ser confundida com rendição. Uma das principais estratégias de resistência dos povos ditos “bantos” foi a fuga para a formação de “quilombos”. Os estudos sobre o assunto estão a constatar, cada vez mais, a presença de estruturas organizacionais pertencentes às sociedades africanas subequatoriais, na formação dos quilombos no Brasil.

⁵⁰ Vilhena, *Cartas Soteropolitanas*, apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 90

campo, eram também dóceis, embora não tão inteligentes ou corajosos.⁵¹ Tollenare, que permaneceu no Brasil de 1816 a 1818, observaria, por seu turno, que entre os escravos “os mais hábeis e convenientes para o serviço nas cidades são os negros d’Angola; os Cabindas e Benguelas são dóceis e excelentes para o trabalho agrícola”.⁵² No texto dos Agassiz, já da segunda metade do século XIX (1865-66), Angolas e Congos, e “em geral os de língua banto”, eram classificados como “menos inteligentes e mais dóceis”, servindo “às maravilhas para a lavoura”.⁵³ Note-se que, por duas vezes — entre os Agassiz e Koster —, docilidade e pouca inteligência vão em par. Uma leitura às avessas permite concluir que, mesmo aos contemporâneos, não escapava o fato de ser a rebeldia uma afirmação de inteligência e, logo, de presença de um “ato humano” entre os escravos. Humanidade subliminarmente negada pela ideologia da escravidão.

Estas opiniões (e algumas outras) seriam decisivas na elaboração da idéia da inferioridade cultural dos povos “bantos” frente aos “sudaneses” em algumas regiões do Brasil, entre as quais a Bahia. Durante anos sutilmente transmitida, tal idéia foi adquirindo com o passar do tempo foros de verdade histórica, assumida por historiadores e antropólogos (além do próprio Viana Filho, Brás do Amaral, Roger Bastide e outros) e acatada até mesmo por uma parte da elite negra⁵⁴. Partindo-se da “comparação” entre as atitudes de “sudaneses” e “bantos” frente à capacidade de resistir organizadamente à escravidão, buscou-se explicar a diferença no “grau de desenvolvimento” de suas sociedades de origem que, diga-se de passagem, não eram sequer bem conhecidas. E assim, o caráter urbano (leia-se *avançado*) das sociedades “sudanesas” foi a chave esclarecedora do comportamento insubmisso e rebelde (leia-se *capaz de resistência*) de seus membros, sempre prontos a articularem revoltas. Portadores de uma religião complexa, organizaram-se em torno de seus sacerdotes para resistir, desta vez culturalmente, à imposição dos deuses e valores dos “brancos”. Por outro lado, o estágio agrícola (leia-se *atrasado*) das sociedades “bantas” e sua religião “pouco evoluída” (*arcaica*), baseada no culto aos antepassados, teriam impedido aos congos e angolas articularem-se com a mesma eficiência. Não resistindo ao contato cultural com o branco ou com as nações africanas “mais evoluídas”, sucumbiram ao processo da “aculturação”. Em outras palavras, ignorou-se a diferença cultural, fonte da pluralidade de solu-

⁵¹ Koster, apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 90.

⁵² Tollenare, *Notas dominicais*, apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 88.

⁵³ Agassiz, *Viagem ao Brasil* (trad. Sussekind de Mendonça), apud Viana Filho, *O negro na Bahia*, p. 87.

⁵⁴ Brás do Amaral, “As tribos importadas: Os grandes mercados de escravos africanos”, *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, vol. X (Bahia, 1915), pp. 675-676; Roger Bastide, *As Américas Negras*, São Paulo, DIFEL/Editora da Universidade de São Paulo, 1974, pp. 101-102.

ções frente aos problemas concretos da existência, e buscou-se, a partir de pouquíssimas referências sobre o acervo cultural dos povos “banto”, construir explicações que afastam cada vez mais a possibilidade de compreensão dos mecanismos de resistência próprios aos indivíduos pertencentes àquelas culturas.

Voltando à questão do tráfico entre Angola e Bahia, no século XVII, não podemos deixar de chamar atenção sobre a posição de Goulart. Este historiador alinha-se entre os que aceitam o predomínio de Luanda nas exportações de escravos para todo o Brasil naquele período. Contudo, diferentemente de Viana Filho, é bastante comedido quanto ao número de africanos que teriam sido importados. Parte de sua obra *A escravidão africana no Brasil* foi dedicada a uma revisão das avaliações até então realizadas sobre os números do tráfico nos primeiros tempos da colônia, onde discorda especialmente “das delirantes conjecturas” de Rocha Pombo e Calógeras, “seguidos de multidão”.⁵⁵

Suas fontes, especialmente para os dois primeiros séculos do tráfico, foram relatos de contemporâneos que, não raro, informam muito mais sobre a mentalidade dos mesmos do que sobre a realidade que procuram retratar e continham informações bastante variáveis quanto ao número de cativos existentes nos engenhos de açúcar de Pernambuco e da Bahia. Na escolha dos dados, Goulart optou sempre pelos que continham as menores cifras, pois, partindo da “produtividade média” por engenho, considerava os números mais altos como um “esbanjamento de negros”. Malgrado todas as críticas que possam ser feitas ao seu trabalho, quer quanto aos critérios selecionados, quer quanto às fontes utilizadas, seus cálculos aproximam-se dos resultados alcançados por outros especialistas, para o resto da América e mesmo para outras regiões, valendo-se de outras fontes documentais. Sua projeção, para todo o século XVII, não ultrapassa a cifra de 500 a 550 mil africanos importados.⁵⁶

De onde vinham os escravos embarcados na África durante o Ciclo de Angola?

No século XVII, a população da Bahia acostumou-se a chamá-los congos e angolas e mais raramente, porque em menor número, cabindas e benguelas.

⁵⁵ João Pandiá Calógeras, baseando seus cálculos na taxa negativa de sobrevivência, aplicada sobre a população negra existente no país às vésperas da Independência, chegou ao resultado de uma importação de 5 a 6 milhões de escravos por século, totalizando 15.000.000 para todo o período do tráfico. Rocha Pombo, cf. Goulart, seguiu-lhes as pegadas, alcançando cifras mais ou menos idênticas. Goulart. *A escravidão africana*, pp. 96-108.

⁵⁶ Os critérios que nortearam seus cálculos basearam-se nas seguintes variáveis: o número de engenhos em funcionamento em cada região, a proporção de africanos sobre o total da escravaria, a média anual de produção de açúcar por engenho, a produção anual média dos escravos nesta atividade, o número de escravos empregados em outras tarefas, a taxa de sobrevivência sob regime de cativo e o número de cativos exportados pelo continente africano. Goulart. *A escravidão africana*, pp. 122-123.

entretanto era denominação corrente entre outras nações européias para se referir ao reino de Oyó (Lucumy ou Ulcumy).⁸⁸

Nagô, anagô ou anagonu são formas pelas quais os povos que falam o ioruba são ainda conhecidos atualmente no Benin, antigo reino do Daomé, e também em Egbado, na Nigéria, região fronteiriça àquele território. A origem do termo é controversa, admitindo-se quer sua origem fon, quer a existência de um antigo etnônimo proveniente do próprio iorubá. De acordo com Costa Lima⁸⁹, a palavra nagô teria se originado de um antigo apelido pejorativo que os iorubás da fronteira do Daomé receberam dos fons. Em pesquisa realizada no Benin, em 1963, sobre a etimologia popular do termo, o autor recolheu uma interessante versão, segundo a qual, em língua fon, “nagô” (ou “anagô”) queria significar *sujo, piolhento*, remetendo-se ao fato de que quando os nagôs chegaram ao Daomé, fugindo das guerras inter-tribais, vinham esfarrapados, cheios de piolhos, famintos e doentes.⁹⁰ Esta versão é partilhada por outros autores africanos. Entretanto, conclui Costa Lima, “a palavra modificou-se semanticamente a ponto de perder essa suposta conotação, pois que é usada, atualmente, no Daomé e mesmo na Nigéria (...) pelos próprios iorubas e ao chegar no Brasil com os jejes, já perdera o suposto significado ofensivo, vez que os iorubas da Bahia eram chamados e se chamavam a si mesmos de nagôs.”⁹¹

A possibilidade do termo ter-se formado a partir do contato entre os daomeanos e os iorubá é bastante plausível. A ocorrência de casos semelhantes, na África e em outras regiões do globo, demonstra que algumas denominações étnicas, que acabaram por se impor, provinham não da auto-adscrição do grupo, mas do nome que lhe era aplicado por povos vizinhos ou mesmo por inimigos, donde muitas vezes seu caráter restritivo ou pejorativo. O único ponto em que discordamos de Costa Lima é quanto ao fato da palavra nagô ter chegado no Brasil com os jejes. Tudo leva a crer que o termo se generalizou, no século XVIII, quando o tráfico, fazendo-se na região sob o controle do Daomé, adotou a designação local, aplicada pelos daomeanos na identifica-

⁸⁸ O termo foi utilizado por Dapper, apud Verger, *Flux et reflux*, p. 128. Encontra-se também na mesma obra, no Mapa da Guiné, de Sanson d'Abbeville, de 1656, na “carte de la Barbarie, de la Negritie et de la Guinée, de 1707, feita por Guillaume de l'Isle; no mapa da Guiné, feito por Bonne, em Paris (1730), nas ilustrações de nº 6, 8 e 10.

⁸⁹ Vivaldo da Costa Lima, “Conceito de Nação nos candomblés da Bahia”, *Afro-Ásia*, publicação do CEAO (Centro de Estudos Afro-Orientais da UFBa), nº 12, (junho, 1976), pp. 73-74.

⁹⁰ Costa Lima, “Conceito de Nação”, p. 74. Com o mesmo significado, mas reportando-o a outra origem, Robert Cornevin remete a origem do termo ao reinado de Agaja, rei de Agbomé, obrigado ao pagamento de um tributo anual ao Alafin de Oyó. Para se vingarem de seus inimigos, os daomeanos os apelidaram *inagonu*, quer dizer “piolhentos”, que se transformou em *anagonu* e depois em *nagô*. Robert Cornevin, *Histoire du Dahomey*, Paris, Berger-Lavruault, 1962, p. 104.

⁹¹ Costa Lima, “O conceito de Nação”, p. 74.

