

4

J. D. Fage

HISTÓRIA DA ÁFRICA

Título original: *A History of Africa*

© 1978, 1988, 1995 J. D. Fage
Publicada na Grã-Bretanha por
ROUTLEDGE

Tradução:
Cap. 1 a 17: Aida Freudenthal
Cap. 18 e Pós-Escrito: Georgina Segurado

Revisão da tradução:
Ruy Oliveira

Organização do Índice remissivo:
Cristina Libério

Capa de Edições 70

Depósito legal n.º 117003/97

ISBN 972-44-0954-6

Direitos reservados para todos os países de língua portuguesa
por Edições 70, Lda.

EDIÇÕES 70, Lda.
Rua Luciano Cordeiro, 123 - 2.º Esq. - 1050 Lisboa
Telefs. (01) 3158752 - 3158753
Fax: (01) 3158429

Esta obra está protegida pela lei. Não pode ser reproduzida,
no todo ou em parte, qualquer que seja o modo utilizado,
incluindo fotocópia e xerocópia, sem prévia autorização do Editor.
Qualquer transgressão à Lei dos Direitos de Autor será passível
de procedimento judicial

COPIADORA REITOMIA

Nº Cópias: 12
Prof.º: Luís Geraldo
Posto: _____

edições 70

sem crescer abundantemente. Deste modo, a cerca de cinquenta anos da viagem de Colombo, duas variedades de milho tinham chegado já à Nigéria por duas vias diferentes: uma ao longo da costa ocidental e a outra através do Mediterrâneo e do Sara. Nos finais do século XVII, era conhecido praticamente em toda a África tropical.

Finalmente, o significado da expansão portuguesa ao atingir o litoral da África tropical nos séculos XV e XVI foi ter mostrado aos outros europeus, com um poder marítimo e comercial maior do que eles possuíam, que se podia tirar proveito dos contactos com África. Nos finais do século XVI, o exemplo dos Portugueses revelou ainda à Europa ocidental que o principal valor de África não consistia no facto de ser uma fonte de ouro ou de especiarias, ou uma região para a expansão do Cristianismo, mas um continente onde os escravos podiam ser adquiridos para a exploração das Américas.

J. D. Fane

Edições 70

10

A PRIMEIRA FASE DO IMPACTO E DO COMÉRCIO MUNDIAL NA ÁFRICA TROPICAL: O COMÉRCIO E A EXPORTAÇÃO DE ESCRAVOS

Na primeira década do século XVII, a Companhia Holandesa das Índias Orientais aniquilou o poderio português no Oceano Índico e, entre os anos de 1637 e 1642 uma outra companhia holandesa, a das Índias Ocidentais, apoderou-se de todas as feitorias mais importantes dos Portugueses na costa ocidental de África. Foram essas iniciativas mais do que as aventuras iniciais dos Portugueses — na perspectiva da história africana, elas devem ser encaradas apenas como uma tentativa de reconhecimento — que conduziram à incorporação da África tropical num sistema comercial mundial e dinâmico dominado por europeus ocidentais. Por último, esse sistema iria criar uma força e um movimento suficientes para a Europa controlar politicamente todo o continente.

Contudo, estes efeitos dificilmente poderiam ter sido previstos na época. Em primeiro lugar, as razões que impeliram os Holandeses a constituir duas importantes companhias comerciais, cada uma dotada de uma Carta que lhe concedia o monopólio comercial dos Países Baixos na respectiva metade do mundo, derivaram de uma situação europeia puramente interna. A população do norte dos Países Baixos estava revoltada contra o soberano espanhol, Filipe II, que, após a desgraça da dinastia de Avis resultante da derrota em Alcácer Quibir, em 1579, se tornara igualmente rei de Portugal. Os comerciantes dos Países Baixos passaram a ser os principais distribuidores para o norte da Europa, dos produtos asiáticos, africanos e americanos que afluíam dos impérios espanhol e português. Numa tentativa de punir os rebeldes e de diminuir o seu poder de resistência, Filipe ordenou o encerramento dos portos ibéricos aos seus barcos. Os comerciantes e o governo dos Países Baixos foram, portanto, obrigados a criar compa-

nhas coloniais nacionais com capacidade de participar directamente em acções comerciais nos Oceanos Atlântico e Índico, e de atacar e destruir o poderio naval de Espanha e de Portugal.

As Índias Orientais pareciam um campo mais propício à exploração do que as Índias Ocidentais. O tráfico das especiarias ainda era considerado o seu atractivo principal, e o poderio português no Oriente parecia — e com toda a razão — ser mais frágil do que o poderio espanhol nas Américas, que era tanto terrestre como marítimo. Uma trégua de doze anos (1609-21) na guerra contra a Espanha adiou a instalação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais equivalente à Companhia Holandesa das Índias Orientais criada em 1602.

Como se vê claramente pelas suas designações, nenhuma das companhias estava especialmente interessada em África. É certo que, nos meados do século XVII, a Companhia das Índias Orientais instalou uma base de apoio junto ao Cabo da Boa Esperança, que iria provocar o alargamento da colonização europeia nas terras temperadas do sul de África. Contudo, a consolidação efectiva desta colonização teve de aguardar a industrialização da Europa ocidental, assim como os condicionalismos muito diversos que daí resultaram para a África e para a Europa no século XIX — e, nesta altura, já a Companhia desaparecera havia muito tempo. Além disso, a dispersão dos colonos europeus no sul de África verificou-se a despeito da política da Companhia e não por causa dela, visto que estava estritamente interessada em adquirir o controlo do comércio das especiarias nas Índias Orientais.

Como se sabe, o plano português para explorar o sistema comercial do Oceano Índico dependia da posse de uma base na Índia, a partir da qual se procurava dominar toda a navegação assente nas monções. No entanto, com melhores barcos e técnicas de navegação mais avançadas do que aquelas que os Portugueses possuíam, os Holandeses foram capazes de ignorar os ventos da monção. Os seus barcos navegavam com os ventos favoráveis desde o Cabo da Boa Esperança tomando o rumo de leste até poderem dirigir-se para norte, chegando directamente às Índias Orientais através do estreito de Sunda entre as ilhas de Sumatra e Java. Eram necessárias apenas duas bases para assegurar o controlo desta rota: uma junto do estreito de Sunda — Batávia (actual Jacarta), que se tornou a sede colonial da Companhia; e outra a cerca de meio caminho entre a Europa e as Índias Orientais, que deveria vigiar o acesso ao Oceano Índico. Inicialmente, Santa Helena foi destinada a este fim, mas em 1652, perante a concorrência crescente entre Ingleses e Franceses, foi tomada a decisão de instalar

uma colónia onde nasceria a Cidade do Cabo. Desse modo, o conjunto de bases que os Portugueses tinham instalado no litoral do Oceano Índico no percurso compreendido entre Moçambique e Malaca acabou por não ter grande proveito que respeitava ao principal objectivo da actividade europeia naquele oceano.

Portanto, a África oriental passou a ter pouca importância no plano de acção dos europeus no Oceano Índico. Assim aconteceu, mesmo quando as Companhias francesa e inglesa das Índias Orientais, derrotadas pelos Holandeses nas Índias Orientais, concentraram a sua actividade no subcontinente indiano. Os seus barcos navegavam pois próximo da costa oriental africana, utilizando mesmo por vezes o Canal de Moçambique. Mas, o seu único interesse na zona ocidental do Oceano Índico foi possuir portos de apoio equivalentes ao da Cidade do Cabo, e para tal as ilhas Maurícias, Madagáscar e Comores eram muito mais convenientes do que o continente. O aumento das plantações de cana-de-açúcar no grupo das ilhas Mascarenhas (Maurícias, Reunião e Rodrigues), após estas se terem tornado colónias francesas no início do século XVIII, provocou o interesse pelas fontes de mão-de-obra escrava, mas mesmo assim os interesses franceses não se radicaram na costa oriental africana. Foram constantemente contrariados pelo poderio naval inglês, enquanto Madagáscar se assumiu como fonte de abastecimento mais próxima. No início do século XIX, na realidade, os europeus deixaram de negociar escravos, e as Maurícias tornaram-se uma colónia britânica.

Para os Portugueses restou uma série de bases na África oriental que eles não conseguiram desenvolver nem defender convenientemente, e o caminho ficou aberto a um renascer do comércio muçulmano e do seu poderio no Oceano Índico ocidental. A comunidade que iniciou essa actividade foram os árabes omaneses da faixa costeira e improdutivo da Arábia junto à entrada do Golfo Pérsico. A população que lá habitava sempre procurara no mar o seu sustento, quer como mercadores quer como piratas. Os Portugueses tinham procurado controlar a sua actividade e, de um modo geral, a dos marinheiros do Golfo Pérsico ocupando Ormuz e o principal núcleo de Omã, Mascate, em ambas as margens da entrada do Golfo. Em 1650, os Omaneses expulsaram os Portugueses de Mascate e dois anos mais tarde prosseguiram com a conquista de Zanzibar, que tinha grandes potencialidades como entreposto comercial na costa oriental africana. Em 1698, os Omaneses apoderaram-se do Forte de Jesus em Mombaça, o principal bastião do poderio português na parte norte dessa costa.

Deu-se uma breve reocupação portuguesa deste forte em 1728-9, quando os governadores omaneses de Mombaça e Zanzibar se envolveram num conflito, mas a partir de 1698 o poderio português na África oriental ficou efectivamente limitado ao litoral a sul do Cabo Delgado e ao curso inferior do Zambeze. A norte deste rio, os Omaneses asseguraram a reconstituição de um sistema comercial exclusivamente muçulmano que ligava as cidades costeiras da África oriental com as zonas do Mar Vermelho, o Golfo Pérsico e o noroeste da Índia.

Deste modo, desde os meados do século XVII até pelo menos aos meados do século XIX, quando os europeus se referiam ao «tráfico africano», reportavam-se, para todos os efeitos, ao seu comércio com a África ocidental, e na maior parte dos casos, realmente, ao comércio com a costa compreendida entre o Senegal e o Congo aproximadamente. O valor desse comércio aumentou continuamente durante esse período. No último quartel do século XVIII, a exportação europeia para esta zona valia provavelmente algo como 2 000 000 de libras ou mais por ano. Isto representava uma proporção considerável do comércio colonial europeu, e talvez corresponda a uma aumento de dez vezes o seu valor no início do século XVII. Mas até as circunstâncias se começarem a modificar na primeira metade do século XIX, a maior parte do comércio europeu com a África ocidental foi, de longe, subsidiária dos interesses europeus nas Américas. Baseava-se na exportação de uma mercadoria, os escravos africanos, para o serviço nas plantações americanas, onde eram cultivados produtos tropicais destinados ao mercado da Europa ocidental.

Além disso, o crescimento do comércio europeu com a África ocidental, não conduziu obviamente ao crescimento de qualquer poder europeu nessa área. Aconteceu precisamente o contrário, pois, em especial na Guiné, os reis africanos e os respectivos povos reagiram ao aumento do comércio externo, como o tinham feito alguns reis e povos do Sudão, anteriormente, perante o aumento do comércio transariano. Tinham-se desenvolvido em África estruturas políticas mais vastas, mais poderosas e comercialmente mais organizadas. Não havia, pois, necessidade nem oportunidade para os europeus do século XVII e XVIII procurarem estabelecer um poder político na África ocidental; é certo que as vias terrestres para o interior do continente eram bastante menos numerosas do que as utilizadas pelos Portugueses no século anterior. No entanto, estava a surgir um conjunto de interacções entre africanos e europeus e quando, no século XIX os europeus deixaram de estar interessados nos escravos para as Américas, e as suas

novas sociedades industriais começaram a criar novos tipos de comércio colonial e novas formas de império, isso conduziu de forma mais ou menos inevitável ao estabelecimento do domínio europeu praticamente sobre toda a África tropical.

O novo comércio africano teve como pioneira a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, após o sucesso obtido no fim dos anos de 1630, ao conquistar extensas áreas no norte do Brasil aos Portugueses. Ali, a actividade económica dominante era a produção extensiva de açúcar e de outros produtos tropicais para o mercado europeu. As plantações estavam totalmente dependentes, no aspecto da mão-de-obra, dos fornecimentos de escravos vindos de África, e foi para garantir a sua prosperidade contínua que, a partir de 1637, o governador da Companhia no Brasil, Maurício de Nassau, iniciou um plano de conquista das bases portuguesas na África ocidental. Por volta de 1642, este plano estava quase totalmente realizado, e durante alguns anos a Companhia holandesa pareceu ter ao seu alcance todo o fornecimento de escravos à América.

No entanto, esse sucesso foi ilusório. A moderna pesquisa revelou que mesmo no auge do seu sucesso, no início da década de 40, a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais não conseguiu transportar para a América mais do que cerca de 3000 escravos por ano — o que não deve ter representado mais de metade, ou mesmo de um terço, do total. Em primeiro lugar, a seguir à independência de Portugal relativamente ao domínio espanhol, em 1640, houve um enorme recrudescimento da actividade colonial portuguesa. Cerca de 1645, os Holandeses foram expulsos do Brasil e, à volta de 1648, os Portugueses, cuja resistência no interior de Angola nunca fora totalmente aniquilada, conseguiram reaver tanto a colónia como as suas ilhas no Golfo da Guiné. Desse modo, os Portugueses recuperaram firmemente o controlo do tráfico negreiro atlântico a sul do Equador. A norte do Equador, contudo, os Holandeses conservaram uma posição segura. Mantiveram em seu poder os fortes da Costa do Ouro, Elmina, Axim e Shama, que tinham conquistado aos Portugueses, e a estes acrescentaram novos fortes construídos por si. Na realidade, durante este século, os Holandeses continuaram a ser a potência comercial europeia mais poderosa da Costa do Ouro, que foi o centro principal da actividade europeia na Guiné. Começaram ainda a praticar o comércio na costa situada a leste do Volta, que logo se passou a chamar Costa dos Escravos e até 1677 detiveram a importante ilha-fortaleza de Gorcia, a partir de onde era possível controlar grande parte do comércio marítimo da Alta-Guiné. Con-

seguiram enviar escravos de todos estes locais, via Curaçau e outras ilhas que ainda possuíam nas Índias Ocidentais, para satisfazer as necessidades dos colonos espanhóis do continente e dos plantadores ingleses e franceses que se estavam então a instalar nas restantes Antilhas.

Mas o próprio êxito da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais provocou a sua destruição. Os governos mercantilistas da Inglaterra e da França não estavam dispostos a permitir que os seus colonos americanos tivessem ligações com os mercadores holandeses para os fornecimentos de escravos e de outros tipos de capital, do que podia resultar que grande parte da comercialização dos seus produtos na Europa fosse também entregue aos Holandeses. Além disso, assim como os Holandeses, ao desmantelarem o poderio naval espanhol nas Caraíbas, abriram o caminho à colonização inglesa e francesa nessa região, também a sua destruição do monopólio comercial português entre a Europa e a África ocidental facilitou o aparecimento de companhias nacionais inglesas e francesas para a África ou para as Índias Ocidentais, a fim de competirem com os Holandeses no negócio de adquirir escravos africanos para serem vendidos aos plantadores do Novo Mundo. A concorrência no comércio com a América, que necessariamente também implicou a concorrência comercial com a África ocidental, foi a razão essencial das guerras entre os Países Baixos, a Inglaterra e a França que constituíram uma questão importante na história da Europa desde 1652 até 1713. Só terminaram com a eliminação, na prática, dos Holandeses como potência comercial importante, e o começo de um século de conflitos entre a Inglaterra e a França, acerca do comércio dos impérios coloniais. Contudo, muito antes de se atingir esta fase, já as Companhias inglesas e francesas não eram de modo algum as únicas concorrentes da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais na África ocidental. Os mercadores portugueses ou brasileiros reapareceram na cena comercial a norte do Equador, enquanto outros governos europeus, nomeadamente os da Suécia, Dinamarca e Brandeburgo, se juntaram aos da Inglaterra e da França na disputa do modelo holandês de criação de companhias nacionais para o tráfico de escravos. Uma vez que surgiram igualmente numerosos mercadores holandeses que se opunham ao monopólio concedido à Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, não havia carência de experiência ou de capitais capazes de permitir a criação dessas companhias rivais.

A segunda metade do século XVII foi, portanto, a época em que grande número de importantes companhias comerciais europeias con-

corriam no comércio com o litoral da África ocidental. A concorrência era tanto mais dura, pelo facto de as companhias, durante as várias guerras deste período (ou mesmo nos seus intervalos), como representantes dos interesses das suas respectivas nações em África, poderem contar com o apoio armado das novas marinhas nacionais. Por esse facto, a concorrência na África ocidental centrava-se muito à volta do domínio dos fortes costeiros. Muitos detalhes desta concorrência pertencem mais à história europeia do que à história africana e, por isso, pouco mais se dirá aqui além de mencionar os efeitos que eram visíveis no início do século XVIII: de modo geral foi um período de estabilidade nas relações da Europa com a África ocidental.

Os Franceses que se tinham instalado, em 1639, numa ilha na foz do Senegal, onde 20 anos mais tarde começaram a construção do forte e da cidade de S. Luís e que, em 1677, conquistaram Goreia aos Holandeses, alcançaram uma posição dominante no comércio europeu do litoral desde o Senegal até à Gâmbia, foram pouco afectados pela ocupação inglesa da Goreia e de S. Luís durante os períodos de guerra marítima no século XVIII. No entanto, o próprio rio Gâmbia foi palco de uma concorrência constante entre os Ingleses, que tinham ocupado em primeiro lugar a ilha de James no seu estuário, em 1618, e aí construíram um forte em 1664, e os Franceses, que mantiveram uma feitoria nas proximidades de Albreda, a partir da década de 1670. Os rios e as ilhas a sul do Gâmbia eram essencialmente uma reserva dos comerciantes portugueses, pois havia muito tempo que tinham um forte e uma feitoria em Cachéu, enquanto a costa desde o rio da Serra Leoa até à ilha de Sherbro era predominantemente palco das actividades britânicas. A sul e a leste, a Costa da Pimenta (correspondente à actual costa da Libéria) e a Costa do Marfim atraíam pouco a colonização europeia com carácter permanente.

Por outro lado, a Costa do Ouro, vizinha a leste da Costa do Marfim, foi cena da competição europeia mais intensa, entre Ingleses, Suecos, Dinamarqueses e Brandeburgueses que, juntamente com os Holandeses, lutavam pela posse de fortes junto ao mar. No início do século XVIII, no entanto, surgiu um plano que iria durar século e meio. Os Suecos e os Brandeburgueses tinham sido eliminados, e a acção dos Dinamarqueses fora restringida a Acra e ao litoral a leste desta cidade. No resto da costa, desde Acra até Axim, onze fortes holandeses eram ameaçados por oito fortes ingleses. Estes costumavam ser de pior construção, e tinham menos armas e guarnições, mas à medida que o século XVIII avançou, foram adquirindo a parte de leão no tráfico. Isto

deveu-se em parte ao facto de a Inglaterra ter ultrapassado os Países Baixos como principal potência comercial do mundo, e porque as suas novas indústrias estavam a produzir mercadorias para exportação em quantidades e preços com os quais ninguém podia concorrer. Mas sucedeu também porque os Ingleses estavam a abrir o seu comércio africano a uma série de mercadores individuais, enquanto que os Holandeses defendiam a política de que deviam manter o monopólio da sua Companhia das Índias Ocidentais.

Estava pois no fim o período da concorrência violenta e armada; a limitação do comércio às Companhias monopolistas, que eram as únicas que podiam acarretar com o dispêndio da manutenção de fortes e de poderosas guarnições na costa, era já um anacronismo e, na realidade, revelava-se prejudicial às iniciativas comerciais. Em extensos troços de costa, as comunidades africanas estavam então muito acostumadas e bem preparadas para a actividade de negociar com os europeus; havia comércio suficiente para todos. As novas condições começaram a reflectir-se na Costa dos Escravos a leste de Acra até próximo de Lagos, para onde os comerciantes europeus tinham começado a voltar a sua atenção com o aumento da procura de escravos nas Américas, na segunda metade do século XVIII. A arenosa costa aí existente não era apropriada à construção de fortes costeiros em pedra ou tijolo como na Costa do Ouro, e os reis aias, sem dúvida na esperança de impedirem o desenvolvimento de «estados» dentro de estados europeus do tipo dos que tinham surgido nessa costa, pediram aos europeus que construíssem os seus armazéns comerciais junto dos palácios, nas respectivas capitais, um pouco para o interior. Em consequência disso, enquanto as Companhias dos Holandeses, Ingleses e Franceses, assim como os comerciantes portugueses, se instalaram todos na Costa dos Escravos, os seus chefes locais criaram poderes e responsabilidades de cônsules ou embaixadores em vez de se tornarem um embrião de governo colonial, como sucedeu na Costa do Ouro. Desse modo, abriu-se a via para o incremento da acção comercial privada dos europeus, menos controlada pelas companhias monopolistas europeias do que pelos sistemas económicos mantidos pelos reis africanos.

À medida que a procura de escravos por parte da América aumentou e que as acções europeias se alargaram ainda mais (até ao delta do Níger, até aos Camarões, e para sul, até à foz do Congo e à fronteira norte do território angolano sob domínio português assim o novo tipo de comércio se tornou cada vez mais evidente. Não existiam bases cos-

teiras sob controlo exclusivo de uma ou outra companhia monopolista europeia. O direito de comerciar era prerrogativa dos governantes africanos, e era geralmente concedida a qualquer europeu que estivesse pronto a reconhecer a soberania africana e a pagar os devidos direitos e taxas.

Embora os europeus estivessem preparados para trocar as suas mercadorias — sobretudo tecidos (muitas vezes de origem asiática), mas nos fins do século XVIII cada vez mais de manufactura europeia), metais e utensílios metálicos, mosquestes, chumbo e pólvora, aguardente, rum e gin, contas e outra quinquilharia — por qualquer produto africano que pudesse trazer-lhes benefícios, foi a crescente procura de escravos por parte da América que explica fundamentalmente a grande expressão e crescimento da actividade comercial europeia a partir dos meados do século XVII. Houve, evidentemente, uma procura constante de ouro, mas era obtido em quantidade satisfatória só na Costa do Ouro. Inicialmente, o marfim era também uma mercadoria importante e que podia ser adquirida quase em qualquer ponto da costa. Contudo, nos finais do século XVIII, a crescente disponibilidade de armias de caça esgotara as reservas de elefantes a pequena distância da costa excepto onde (como, por exemplo, na Costa do Marfim) continuava pouco habitada. Surgiu também a procura de goma arábica na Senegâmbia, de produtos tintureiros e de madeiras das florestas mais meridionais. Mas nenhum destes produtos pôde competir em valor ou em quantidade com os escravos. Na realidade, a intensidade da concorrência pelo domínio de fortes na Costa do Ouro no fim do século XVII, foi devida ao facto de as comunidades africanas estarem aí muito bem organizadas, devido ao anterior comércio do ouro, para negociar com os europeus e para lhes satisfazerem as suas exigências, tanto mais que o ouro podia ainda ser adquirido em quantidades consideráveis. Nos finais do século XVIII, é certo que nem sempre isto aconteceu. Anos houve em que, em virtude de alguns dos depósitos mais acessíveis se terem esgotado, e de um modo geral porque os reinos bem estruturados da Costa do Ouro precisavam de conservar uma maior parte da sua produção para satisfação das necessidades dos respectivos sistemas político e comercial em expansão, os europeus chegaram a importar ouro para adquirir escravos^(*).

(*) Deve acrescentar-se ainda que os mercadores portugueses, em troca dos escravos, pouco tinham para oferecer que interessasse aos africanos, com excepção do ouro e do tabaco do Brasil.

A procura de escravos era resultante, sem dúvida, da enorme expansão das plantações com mão-de-obra intensiva que os europeus tinham criado nas Américas. No último quartel do século XVI, o Novo Mundo ultrapassou a Europa e as ilhas atlânticas e do Golfo da Guiné como mercado de escravos africanos. Mas a sua absorção da mão-de-obra africana continuou a ser limitada até o monopólio ibérico ser destruído devido à acção da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais no segundo quartel do século XVII. A partir de então, a quantidade de escravos africanos transportados para as Américas aumentou constantemente até cerca de 1790, altura em que as lutas revolucionárias e napoleónicas em França começaram a interromper o tráfico atlântico. Depois de restaurada a paz em 1815, o comércio atlântico dos escravos voltou a renascer. Contudo, os europeus tinham começado já então a interrogar-se insistentemente sobre a moralidade do comércio de homens e, uma vez que ao mesmo tempo as suas economias mais prósperas tinham atingido um estágio em que o investimento em escravos parecia ser menos compensador do que o investimento noutros meios de produção, começaram a ser tomadas medidas no sentido de tornar ilegal o tráfico de escravos. Durante os anos da década de 1830, essas medidas começaram a surtir alguns efeitos a norte do Equador. Um deles foi o aumento do volume do tráfico a sul do Equador, mas nos finais da década de 1860, todo o tráfico atlântico chegou ao fim, sendo em última análise a abolição da escravatura nas Américas o factor determinante.

Ao reverem o tráfico negreiro atlântico, os historiadores e outros estudiosos habituaram-se durante muito tempo a pensar que o número de escravos africanos levados para a América deve ter atingido pelo menos 15 milhões, e que pode ter sido ainda bastante superior. Assim, em 1936, R. R. Kuczynski, um dos primeiros demógrafos modernos a debruçar-se sobre os dados africanos, considerou os 15 milhões como um «número bastante conservador». Mas, à volta de 1960, o Professor Philip D. Curtin compreendeu que este quantitativo geralmente aceite, de pelo menos 15 milhões, resultava simplesmente de estimativas feitas em 1861 por um jornalista americano; escritores posteriores tinham adoptado esse dado sem inquirir sobre a sua autenticidade. Portanto, Curtin dedicou-se ao exame de toda a bibliografia relativa à importação de escravos para a América, ou à exportação para o ocidente a partir de África, considerando-a necessária para estabelecer estimativas relativamente seguras para todas as diferentes regiões e períodos do tráfico. Quando não conseguiu encontrar um consenso

para o volume de um determinado aspecto do tráfico, ou quando existia uma lacuna numa série de dados publicados, elaborou novas estimativas que lhe pareciam adequar-se melhor às circunstâncias específicas. Deste modo, chegou a uma estimativa total final do número de escravos africanos importados para a América de apenas 9 566 000. As limitações deste exercício são bem salientadas no prefácio do livro onde Curtin deu a público o seu trabalho. Pensou ser preferível considerar os seus quantitativos com um desvio de 20 % para mais ou para menos relativamente à realidade; a dado passo, escreveu, «é extremamente improvável que o total dos totais seja inferior a 8 000 000 ou superior a 10 500 000». Contudo, o seu livro serviu para inspirar outros historiadores na procura de arquivos, listas de dados em primeira-mão que revelaram o volume do tráfico negreiro no Atlântico em determinados locais e épocas, tendo alguns desses historiadores obtido dados que não se ajustam aos dados de Curtin, criticando-os acerrimamente. Mas isto é interpretar mal o seu objectivo que foi simplesmente o de obter uma noção mais rigorosa do volume do tráfico negreiro no Atlântico, tanto no respeitante ao total, como aos seus vários aspectos e fases, do que eram as estimativas quase completamente infundadas que tinham sido aceites anteriormente sem espírito crítico pelos estudiosos (inclusive eu próprio) que deviam conhecê-los melhor. Neste aspecto, Curtin atingiu sem dúvida o seu objectivo. Durante quase duas décadas, um trabalho de pesquisa profunda veio demonstrar que alguns destes números podem ser extremamente reduzidos, mas de um modo geral, as suas estimativas por defeito foram compensadas com outros números que parecem excessivamente elevados. O resultado do trabalho efectuado desde a publicação da obra de Curtin — que o Professor Paul E. Lovejoy condensou e interpretou em 1982 — tem proporcionado uma revisão das estimativas que no seu total foram apresentadas por Curtin. O Quadro 1 (pág. seguinte) mostra as tendências do tráfico de acordo com as distinções efectuadas em 1982.

De salientar que os dados constantes do Quadro I são estimativas para os números de africanos desembarcados além-mar, na sua maioria, evidentemente, nas Américas. Estas estimativas têm um significado imediato para a história demográfica do Novo Mundo, mas o que as referentes à história dos povos africanos pretendem determinar é o número de homens e mulheres que partiram de África. Curtin trabalhou inicialmente com os números de escravos que desembarcaram além-mar porque, na sua perspectiva, estes ofereciam maior fiabilidade

Quadro 1					
Estimativas do número de escravos africanos desembarcados além-mar por traficantes europeus (*)					
Período	para destinos no Velho Mundo		para as Américas		Totais
	totais	média anual	totais	média anual	
1451-1515	76 000	1000			
1526-50	31 300	1200	12 500	500	
1551-75	26 300	1000	34 700	1400	
1576-1600	16 300	600	96 000	3800	293 000
1601-25	12 800	500	249 000	10 000	
1626-50	6 600	300	236 000	9500	
1651-76	3 000	120	368 000	15 000	
1676-1700	2 700	100	616 000	26 000	1 494 000
1701-20			626 000	31 000	
1721-40			870 000	43 000	
1741-60			1 007 000	50 000	
1761-80			1 148 000	53 000	
1781-1800			1 561 000	78 000	5 212 000
1801-20			1 980 000	49 000	
1821-67			1 803 000	38 000	2 783 000
Totais	175 000		9 602 000		9 782 000
(*) As fontes deste quadro são: Philip D. Curtin, <i>The Atlantic Slave Trade: A Census</i> (1969), em particular os Quadros 33 e 44, e Paul E. Lovejoy, «The volume of the Atlantic slave trade: a synthesis», <i>Journal of African History</i> , col. 23 (1982) pp. 473-501, em especial os Quadros 2-6. A obra de Lovejoy, <i>Transformations in Slavery: A history of Slavery in Africa</i> (1983), contém mais informação, incluindo, por exemplo, estimativas para o comércio e exportação dos escravos transarianos, no Mar Vermelho e no Oceano Índico.					

do que os referentes aos escravos enviados de África. Lovejoy aceitou os valores até 1700, mas a partir daí achou preferível e melhor usar os números de escravos que deixaram a África. Por conseguinte, os valores apresentados no Quadro I para os sécs. XVIII e XIX foram calculados com base nos elementos de Lovejoy, considerando uma perda de vidas de 15% durante a viagem. Os dados disponíveis para estes dois séculos permitem calcular essa média dentro de uma margem de confiança. Para épocas anteriores, as vidas perdidas no mar terão sido superiores — muito embora não se saiba ao certo até que ponto. Mas, partindo de uma taxa bastante estável de perdas de 20% para o período até 1700, é possível sugerir que a perda de pessoas provenientes de África pode ter sido da ordem das estimativas apresentadas no Quadro 2.

Quadro 2
Estimativas dos números de homens e mulheres levados de África pelo tráfico atlântico

	Total	Média anual
1451-1601	367 000	
1601-1700	1 867 000	19 000
1701-1800	6 133 000	61 000
1801-1900	3 274 000	33 000
Total	11 649 000	

Este foi sem dúvida um dos maiores movimentos populacionais da história e certamente a maior migração por mar antes da grande emigração europeia, também originariamente para as Américas, que se desenvolveu à medida que o tráfico de escravos no Atlântico conhecia o seu fim. Mas não foi, evidentemente, a única exportação de escravos oriundos da África tropical. Durante séculos, tinham sido levados escravos negros em direcção ao norte através do deserto do Sara e pelo Nilo abaixo, e ainda através do Mar Vermelho e do Oceano Índico. No entanto, a informação sobre os quantitativos envolvidos neste comércio de escravos não se pode comparar à existente para o tráfico atlântico.

Existem muito poucos dados quantitativos fidedignos a respeito do tráfico de escravos no Sara e no norte de África. A informação dispo-

nível aponta para indícios da presença de negros no norte de África em épocas mais recuadas, e provavelmente só se verificou um tráfico transariano sistemático de escravos a qualquer escala após a introdução do camelo e, mais concretamente, só após a conquista árabe do norte de África. A deslocação de homens e mulheres a pé, através de um deserto sem água, deve ter constituído sempre um grande problema, e antes do séc. IX não é tido como muito provável que as importações para o norte de África possam ter excedido em média mais de 1000 por ano. Contudo, a partir do séc. IX, encontravam-se já vestígios de um tráfico de escravos transariano organizado^(*). Os dados existentes sugerem que pode ter rondado em média anual algo como 6000 ou 7000 escravos até à década de 1880 (após o que se extinguiu rapidamente), conquanto apresentasse pontos altos, nos sécs. X e XI, de cerca de 8700 escravos importados por ano e, nos primeiros oitenta anos do séc. XIX, possivelmente algo como 14 500. Considerando uma margem de baixas no percurso e de escravos que ficaram retidos nas sociedades sarianas, durante a maior parte do período em que o tráfico do Atlântico florescia, é possível conceber que se perdesse para a África negra uma média anual algures entre os 7000 e os 9000 homens e mulheres como consequência do tráfico transariano. Ter-se-ia registado um número significativo de baixas apenas nos primeiros três quartéis do séc. XIX (altura em que o tráfico atlântico entrara em declínio). O tráfico transariano pode, por conseguinte, no total, ter retirado da África negra quase tantas pessoas — cerca de 9 ou 10 milhões — quanto o do Atlântico. Se alguém inquirir a razão de estes números terem causado um impacto menos óbvio na composição étnica das populações do norte de África e regiões adjacentes do Próximo Oriente do que na de muitos países americanos, poder-se-ia argumentar que é pouco provável que uma infiltração prolongada e contínua de apenas alguns milhares de negros por ano tenha levado a resultados tão óbvios quanto a concentração do grosso do tráfico de escravos no Atlântico em pouco mais do que os dois últimos séculos. Inversamente, poder-se-ia ser levado a sugerir que teria causado danos bem menores para as populações exportadas da África negra. Mas, é

(*) Os dados que a seguir se apresentam, para tráfegos de escravos no Mar Vermelho e no Oceano Índico, e bem assim através do Sara, baseiam-se em Ralph A. Austern, «The trans-Saharan slave trade: a tentative census», in Henry A. Gemery & Jan S. Hogendorn (orgs.) *The uncommon market* (1970), pp. 23-76, conforme alteração dada pelos Quadros 7.1 e 7.7 na obra de Lovejoy.

necessário ter em atenção mais do que os números por si sós. Enquanto os escravos importados para as Américas eram predominantemente do sexo masculino, e se desenvolviam vulgarmente esforços no sentido de manter um reservatório de mão-de-obra negra separado da sociedade branca, uma grande parte dos escravos levados através do Sara era do sexo feminino, sendo absorvida nas populações receptoras como esposas ou concubinas (e muitos dos jovens do sexo masculino terão sido transformados em eunucos). Por consequência, os negros transportados através do Sara teriam sido assimilados com maior facilidade do que aqueles levados para as Américas. Além disso, a perda de potenciais esposas ou mães teria afectado, em termos demográficos, as populações africanas negras num nível relativamente superior ao que os números só por si possam sugerir.

A exportação de escravos por via marítima, a partir do litoral da costa oriental africana, por outro lado, assemelha-se ao tráfico negreiro atlântico pelo facto de o maior volume das exportações estar concentrado num período relativamente curto e recente. Os dados quantitativos existentes também não são melhores do que os relativos ao tráfico transariano. As estimativas mais fidedignas disponíveis sugerem que desde cerca de 800 a 1700 d. C., as exportações de escravos para o Próximo, para o Médio Oriente e para a Índia ocidental terão rondado em média as 3000 por ano, em que 2000 partiam das costas do Mar Vermelho e as restantes das costas do Oceano Índico. É provável que por alturas de 1700 as duas costas possam ter compartilhado, em pé de igualdade, um tráfico de escravos de cerca de 4000/ano. Por norma, consensualizou-se que o volume do tráfico terá começado a aumentar substancialmente a partir do princípio do séc. XIX, mas as opiniões encontram-se divididas no que se refere aos números efectivamente exportados. Em grande parte, fica a dever-se ao facto de um número considerável, mas indefinido, de escravos trazido do interior até às costas do Oceano Índico ter ficado retido para trabalhar nas plantações do litoral e nas ilhas junto à costa. A estimativa mais aproximada será talvez aquela que refere que podem ter sido exportados cerca de 900 000 escravos, no séc. XIX, para destinos asiáticos, cerca de metade das costas do Mar Vermelho e a outra metade das costas do Oceano Índico. Por volta de meados do século, o aumento atraiu as atenções dos interesses europeus que se opunham ao comércio de escravos, tendo como consequência que se tomassem medidas cada vez mais eficazes no sentido de o evitar. A exportação de escravos das costas do Oceano Índico cessou praticamente na

década de 1870, e na de 1890 o tráfico no Mar Vermelho passara a quantidades muito reduzidas.

O desenvolvimento do tráfico no Oceano Índico, nos princípios do séc. XIX, coincide com um nítido fortalecimento do poder dos Omaneses na costa oriental, que se iniciara no final do século anterior, e que culminou em 1840 com a transferência da sua principal sede do governo de Mascate para Zanzibar. A este facto, e com o apoio financeiro dispensado pelos mercadores indianos residentes em Zanzibar, veio-se associar um novo desenvolvimento em que as caravanas árabo-suáli partiam para o interior, vindas da costa, até aos grandes lagos da África oriental e, por fim, inclusivamente até ao Alto Congo. A sua principal causa terá sido a crescente procura europeia e asiática de marfim da África oriental, devida também, em certa medida, às exigências, por parte da classe média europeia em ascensão, de artigos como bolas de bilhar e pianos, mas também, sem dúvida, ligada à diminuição das exportações de marfim da África ocidental (que, através das companhias europeias, haviam estabelecido também relações comerciais com a Ásia, onde o marfim africano adquiria um preço elevado visto adequar-se melhor à escultura do que o asiático). Mas verifica-se de igual modo que foi esta nova exploração de rotas comerciais da costa oriental para o interior que possibilitou o enorme crescimento do tráfico de escravos no Oceano Índico, de 1800 em diante. Inversamente, porém, e tendo presente a anterior ausência de um sistema de rotas comerciais para o interior sob a alçada dos mercadores costeiros, em toda a região entre a Somália e o rio Zambeze, é razoável concluir que a exportação de escravos da África oriental anteriormente a 1800 não assumisse valores muito significativos. Mas, durante os primeiros setenta anos do séc. XIX, as exportações de escravos da costa suáli terão alcançado em média os 6000 escravos/ano, e durante os primeiros noventa anos as exportações através do Mar Vermelho ter-se-ão cifrado em pelo menos 5000/ano. Por outras palavras, durante a maior parte do século, os escravos podem ter sido transportados para destinos asiáticos ao ritmo de pelo menos 11000/ano; alguns estudiosos duplicariam este número.

Da perspectiva continental, nesse caso, haveria apenas a referir o período significativo da exportação de escravos em África que vai desde meados do séc. XVII, altura em que o tráfico do Atlântico começou a adquirir maiores proporções, até cerca de meados do XIX, após o que os escravos deixaram praticamente de ser traficados por via marítima. Durante este período de perto de 200 anos (os indícios suge-

rem que algo como 14000000 homens e mulheres podem ter sido levados da África negra. A distribuição no tempo ter-se-ia registado mais ou menos de acordo com o seguinte esquema:

Quadro 3

Cálculo do total de escravos exportados da África negra, c.1650-c.1870

	Tráfico atlântico	Tráfico sariano	Tráficos do O. Índico e M. Vermelho	Totais	Média ano
1651-1700	1 230 000	350 000	150 000	1 730 000	35 000
1701-1750	2 350 000	350 000	200 000	2 900 000	58 000
1751-1800	3 780 000	350 000	200 000	4 330 000	87 000
1801-c. 1870	3 270 000	1 015 000	770 000	5 055 000	72 000
Totais	10 630 000	2 065 000	1 320 000	14 105 000	

O impacto deste tráfico de exportação variou de região para região na África negra. No que se refere ao tráfico atlântico, quase todos os escravos foram levados da costa ocidental que, pela sua maior proximidade em relação à origem da procura nas Américas, era também o local onde os europeus haviam estabelecido primeiro relações comerciais satisfatórias. Somente quando a procura atingiu o seu auge por alturas de finais do séc. XVIII; e quando, no séc. XIX, as medidas tomadas contra o tráfico negreiro no Atlântico se concentraram inicialmente a norte do Equador é que foram levados pelos europeus, da África oriental, números significativos de escravos — para as plantações francesas nas ilhas Mascarenhas, bem como para a América — e o total para estes dois destinos juntos não terá excedido provavelmente os 500000. Durante o período de cerca de 200 anos em que a exportação de escravos atingiu o apogeu, a África ocidental a norte do Equador contribuiu com algo como 5700000 escravos para o tráfico atlântico e deve ter fornecido uma parte — possivelmente metade — dos 2065000 ou mais escravos exportados através do Sara. A outra metade seria do Sudão oriental que, juntamente com o Corno de África, comparticipara também com cerca de 750000 escravos para o tráfico do Mar Vermelho. A sul do Equador, a África banto estava dividida entre duas redes de tráfico negreiro, que alimentavam res-

pectivamente, os sistemas do Oceano Atlântico e o do Índico, o primeiro levando cerca de 4 550 000 escravos durante estes 200 anos e o segundo cerca de 750 000 (incluindo os escravos para as Mascarenhas e bem assim para as terras asiáticas, mas excluindo os números consideráveis retidos nas plantações na costa leste e ilhas à pouca distância do litoral).

Se, por um lado, é possível estabelecer amplas estimativas do número de escravos exportados entre c. 1650 e c. 1870 a partir de grandes regiões como o Sudão, a África ocidental ou a África banto, por outro, é muito mais difícil avaliar de que modo cada uma dessas regiões pode ter sido afectada por um substancial esgotamento dos seus recursos humanos. Antes de mais, não possuímos uma noção muito concreta de quantas mais vidas se terão perdido no negócio de garantir escravos para exportação e no seu transporte até à costa. As estimativas que existem dessa época — por exemplo, a tão citada afirmação de David Livingstone, em meados do séc. XIX, de que para cada escravo exportado da África centro-oriental dez outros seres humanos perdiam a vida — pouco mais são do que meras conjunturas. No caso de Livingstone, é plausível presumir que o seu juízo fora influenciado pelas cenas atarradoras que presenciara e por uma compulsão para usar essas provas a fim de conseguir o máximo apoio para a campanha europeia anti-esclavagista. Deverá igualmente ser tomado em linha de conta que estas estimativas se reportam apenas a partes concretas de África em momentos específicos: no caso de Livingstone, convém não esquecer que as suas viagens se limitaram principalmente às faixas do território em que os próprios mercadores árabo-suaíli se deslocavam. Nenhuma das actividades destes mercadores, nem tão-pouco o meio geral em que actuavam, eram necessariamente típicas de outras regiões ou de outras épocas. Não se duvidará que os escravos fracos ou doentes eram mortos ou abandonados para morrer ao longo dos caminhos que conduziam à costa, e que os ataques e as guerras constituíam meios legítimos de garantir escravos, ocasionando, assim, mais perdas de vidas, quer directa, quer indirectamente, através da destruição de colheitas, do gado e dos abrigos ou da disseminação de doenças. Mas também é verdade que essa destruição podia ser resultante de catástrofes naturais, como secas ou inundações ou epidemias, e estas catástrofes naturais levavam a que os escravos estivessem predispostos a serem traficados — e que as populações, a fim de se fortalecerem, procurassem os recursos de sociedades em meios ambientes mais favoráveis (algo que lhes facilitava a aquisição e o comércio dos escravos).

Na verdade, é impossível fazer qualquer avaliação definitiva do efeito que teve em toda a África negra este monstruoso despojar de vida, de mão-de-obra e de produtividade que o tráfico de escravos representa. Até a questão mais elementar, designadamente em que medida a exportação de escravos afectou a dimensão e o crescimento das populações, não pode ser convenientemente tratada, uma vez que não existem estimativas para o tamanho das populações africanas, as suas taxas naturais de crescimento, ou a sua distribuição geográfica, para qualquer período anterior ao presente século.

Valendo pelo que valem, os demógrafos, baseando-se em dados actuais, calcularam que em 1650, quando se iniciou realmente o tráfico de escravos no Atlântico, a população do continente inteiro rondaria os 100 000 000, e que até essa altura estaria a crescer a uma taxa baixa de 0,12 ou 0,11% ao ano. A sul do Sara é pouco provável que a África negra representasse mais de quatro- quintos da população total, pelo que, quando a exportação de escravos começou a atingir o auge, a população afectada seria no mínimo de 80 000 000. Uma taxa de aumento natural, i.e., um excesso de nascimentos sobre os óbitos, de 0,11%, i.e., de cerca de 88.000, teria ficado muito acima dos 35.000 sugeridos como estimativa média anual de perdas tendo como causa directa a exportação de escravos na segunda metade do séc. XVII. Em contrapartida, a estimativa média anual para as perdas directas sugerida para a segunda metade do séc. XVIII e a primeira metade do XIX — 87 000 e 72 000, respectivamente — parece ter sido da mesma ordem de grandeza que o aumento da estimativa anual natural. De facto, os demógrafos presumem que entre 1650-1800 a população de todo o continente se manteve estacionária em cerca de 100 000 000. Por conseguinte, implicitamente, terão também de supor que a perda indirecta de vidas devido ao tráfico de escravos foi relativamente mínima (*).

Claro que a incidência do tráfico de escravos não se fez sentir da mesma maneira na África subsariana. Verificou-se, por exemplo, uma diferença significativa — já apontada — entre o tráfico conduzido por europeus cristãos para as Américas e os tráficos conduzidos por muçulmanos para terras do norte de África e da Ásia, designadamente

(*) Veja-se, por exemplo, Colin Clark, *Population growth and land use* (1967). De pois de 1800, os demógrafos verificaram um crescimento cada vez mais rápido da população, com uma taxa média de crescimento anual de 0,19% para a totalidade do século XIX, até que no século XX se chega às taxas de crescimento, de cerca de 3% ao ano, agora verificada em muitos dos países africanos actuais.

no facto de os primeiros preferirem adquirir homens em vez de mulheres, e também adotar os em vez de crianças, enquanto as preferências dos últimos tendiam para o inverso. Sabe-se que a proporção entre homens e mulheres exportados pela via do tráfico atlântico era em média de cerca de 2 para 1, e algo muito semelhante mas na proporção inversa, para os tráficos dos muçulmanos. Como consequência, e tendo presente que as sociedades africanas eram poligâmicas, a possibilidade de registar perdas consideráveis num tráfico de exportação de escravos seria consideravelmente maior quando o tráfico se fazia para as Américas do que para o norte de África ou para a Ásia. Além disso, como é lógico, nem todas as regiões eram afectadas de igual modo pelo tráfico de escravos, enquanto que algumas sociedades tinham melhores condições do que outras para resistir aos danos causados por aquela movimentação — ou, na verdade, para lucrar com ela. Na África ocidental, por exemplo, verificara-se uma continuidade essencial da população e do aumento populacional, e da evolução social, económica e cultural, desde que os seus habitantes se haviam dedicado à agricultura e à metalurgia mais de dois milénios antes do período de maior tráfico negreiro. As suas sociedades, na Guiné, tal como no Sudão ocidental, estavam acostumadas a fazer face aos — e a tentar lucrar com os — objectos de maior procura por parte dos comerciantes estrangeiros, antes de esses comerciantes lhes virem pedir escravos em grande número. Por conseguinte, presumir-se-á que sabiam organizar os seus negócios de modo a minimizar os prejuízos advenientes do tráfico de escravos. Mas a leste e a sul dos Camarões, tivera lugar uma nova partida com a vinda dos falantes de banto que, na sua maior parte, foram quem introduziu a agricultura e a metalurgia. Excepto pelo facto de os Bantos no nordeste terem conseguido manter alguma continuidade económica e cultural com a África ocidental vizinha, e também de terem partilhado com ela o início da expansão do comércio europeu, e de os povos de uma faixa estreita ao longo da costa oriental e à volta do vale do rio Zambeze terem sido afectados pelo comércio do Oceano Índico, a África banto manteve-se em grande parte afastada do comércio ou da influência externos até começar a sentir os aumentos dramáticos da procura de escravos nos Oceanos Atlântico e Índico. Portanto, tudo leva a crer que tenha sido mais afectada por ela. No entanto, subsistem algumas provas, do Congo e de Angola, por exemplo, que demonstraram que algumas das populações afectadas não viram o seu número diminuído, ou que os efeitos combinados da seca, da fome e da doença foram tão ou mais

importantes do que o tráfico de exportação de escravos na limitação do aumento populacional.

Para a totalidade da África subsariana, talvez sejam apenas possíveis três generalizações. Em primeiro lugar, a exportação de pessoas para outras partes do mundo, juntamente com as perdas indirectas simultâneas de vidas resultantes da escravidão, foi evidentemente o principal obstáculo ao crescimento populacional (embora tenha de ser mais atentamente examinada a outra generalização de que estes factos conduziram realmente a um grande despovoamento). Em segundo lugar, foi essencialmente através do tráfico negreiro que as sociedades da África subsariana foram pela primeira vez levadas a contactar com as rápidas transformações que ocorriam no mundo moderno em consequência do surgimento do poderio económico da Europa ocidental. Em terceiro lugar, os efeitos combinados desta migração forçada de pessoas e o novo contacto com o mundo exterior foram um factor importante de transformações na África negra, e provavelmente o principal factor de transformação quando a exportação de escravos atingiu o auge nos finais do século XVIII e nos começos do século XIX.