

Diáspora africana: travessia atlântica e identidades recriadas nos espaços coloniais

FLÁVIA MARIA DE CARVALHO
Doutoranda em História - UFF
Mestre em História - UFF

Resumo

O presente trabalho analisa as condições com que eram transportados e embarcados os escravos captados na África Centro Ocidental que tinham como destino as colônias americanas. Abordamos questões relacionadas às formas com que eram tratados esses corpos, que se configuravam como importantes mercadorias do circuito comercial do Império Ultramarino Português. Consideramos as viagens como relevantes etapas do processo de recriação das identidades africanas, transformadas em função da diáspora. Analisamos em nosso artigo as condições de transporte e aprisionamento dos escravos, relacionando os momentos anteriores ao cativeiro americano como espaços onde africanos de origens diversas encontraram alternativas para estabelecer uma comunicação, e dar início à construção de novas identidades.

Palavras-chave

tráfico de escravos, identidades culturais, escravidão.

O comércio de escravos foi responsável por inúmeras transformações nas sociedades africanas. Além do impacto demográfico já analisado por vários autores, e de seus desdobramentos na economia colonialⁱ, a migração forçada de milhares de pessoas também foi responsável por transformações políticas nos reinos e potentados que atuavam no fornecimento de escravos para o mercado atlântico.

A escravidão já era uma prática comum entre vários grupos de africanos, mas possuía significados diferentes daquele que posteriormente passou a predominar no cativeiro americano.ⁱⁱ Entre os povos de origem bantoⁱⁱⁱ, a escravidão representava uma alternativa para a aquisição de mão-de-obra, além de ser uma forma de aumentar o séquito das autoridades locais. Entre esses africanos, a extensão do poder político era medida pelo número de pessoas que compunham seu séquito, não importando a extensão territorial de suas propriedades. Obter escravos representava,

portanto, uma forma de reconhecimento da soberania político de reis e demais autoridades bantos^{iv}.

A presença dos europeus no continente africano alterou a função social do escravo, que se tornou mercadoria e propriedade de seus senhores. O processo de mercantilização dos corpos foi responsável pela transposição cultural de variados grupos, e pela recriação de práticas após a aproximação promovida pela convivência nos barracões e nas embarcações que os conduziram à América Portuguesa.

As informações sobre a participação dos poderes locais africanos nas etapas que precediam o embarque são dados que permitem compreender o cenário anterior a viagem dos tumbeiros^v – nome dados às embarcações que transportavam escravos em função da alta taxa de mortalidade vigente entre as tripulações^{vi}.

Para a aquisição de escravos os europeus dependiam da permissão dos chefes locais africanos. Inicialmente eram solicitadas licenças para a construção de barracões no litoral, e depois eram combinadas as formas de pagamento e o número estimado de escravos desejados. Geralmente essas negociações eram feitas por intermediários dos reis e potentados locais, funcionários que agiam como embaixadores dessas autoridades principais^{vii}.

As rivalidades entre reinos foi um dos elementos que facilitou a obtenção de escravos para o mercado atlântico. Muitas dessas divergências foram fomentadas pelos europeus, que viam nessas guerras vantagens para seus negócios africanos. O histórico da presença portuguesa no antigo reino do Ndongo, e posteriores impasses deste com o reino do Congo, possibilita essa constatação^{viii}.

No início do século XVI, o Ndongo era um pequeno Estado localizado na fronteira sul do reino do Congo. Nesse período o território do antigo reino de Angola, cujo nome deriva de Ngola, título de seus reis, correspondia principalmente a região entre os rios Kwanza e Lukala ou Bengo. A maior parte de sua população era formada pelo grupo dos *mbundus*^{ix}, falantes de *quimbundu*. O dito reino foi fundado antes da chegada dos portugueses em seus territórios, mas teve sua trajetória marcada por esse contato^x. Os *mbundus*, povo de origem banto, teriam vindo das terras altas a leste do reino de Matamba, e teriam se estabelecido nas regiões a leste de Luanda. As terras do Ngola eram cercadas por cinco poderosos reinos: o reino do Congo, o reino de Matamba, o reino de Massinga e o reino do Massongo. Joseph Miller^{xi} cita que esse território não se estendia até o litoral. A região que fazia a interseção entre o Ndongo e a Costa Atlântica era habitada por falantes de *kikongo*, e correspondia a província de Mbamba subordinada ao reino do Congo.

Durante o decorrer do século XVI o Ndongo se expandiu em direção à Costa e fomentou as rivalidades com o reino do Congo. A chegada dos portugueses na região fez com que os *mbundus* reavaliassem a importância de possuir uma saída marítima,

anteriormente utilizada somente para o fornecimento de sal, que era utilizado como moeda. Beatrix Heintze cita que os comerciantes portugueses que negociavam escravos em São Tomé passaram a influenciar as relações na área, sobretudo de forma “indireta”^{xii}, ou seja, a não contestar as autoridades locais, buscando atingir seus objetivos através de alianças e negociações com esses grupos.

Os interesses dos portugueses no dito reino extrapolaram os negócios promovidos pelo comércio de escravos, o que fez com que a venda de armas de fogo para os habitantes da região fossem uma preocupação política, além de ser usada como estratégia e ameaça de coerção, quando comercializada com reinos rivais^{xiii}. A cooperação e o entrosamento entre portugueses e a elite política dos mbundus foi essencial para os negócios negreiros nas duas margens do Atlântico português. Vários personagens da corte do Ngola participam dessa dinâmica: além do soberano, os sobas (chefes locais), os mafougnes (embaixadores) e os pumbeiros (responsáveis pelas negociações e pelo transporte dos escravos dos sertões aos barracões, locais onde os africanos permaneciam até o momento de seu embarque).

Após a construção dos barracões o passo seguinte dependia de pumbeiros, quando estes conseguiam o número estimado de escravos partiam dos sertões rumo à costa. Nesse percurso os escravos também passavam por desgastes físicos e emocionais: já haviam suportado o peso dos libambos – correntes que unia os escravos pelas mãos, eram mal alimentados e queimados com as marcas de seus proprietários. Esses monogramas evidenciavam a nova condição de escravos-mercadorias que passava a predominar no mercado atlântico.

Entre os portugueses eram comuns batismos coletivos em africanos nas etapas que precediam a viagem atlântica. A Coroa Portuguesa ditava como exigência o abandono da condição de pagão, já que uma das justificativas para a escravidão, era o discurso que defendia a salvação das almas através do cativo^{xiv}.

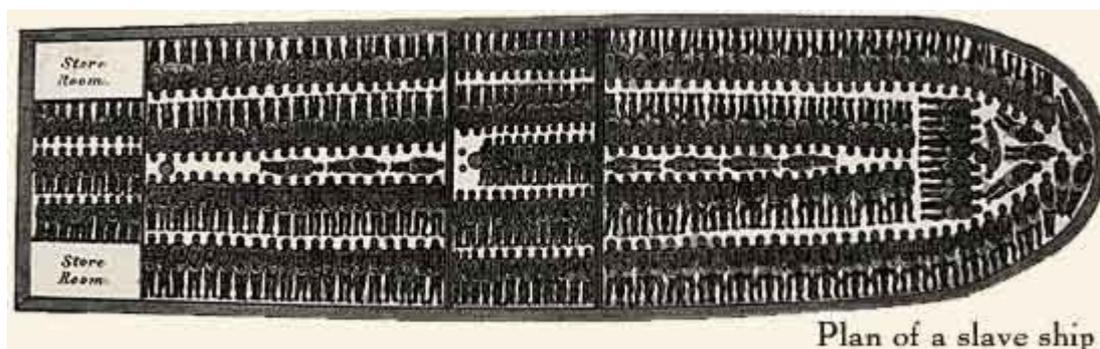
As condições de transporte dos africanos evidenciavam uma das modalidades de violência que fazia parte do cenário do comércio de escravos, como indica a descrição de um navio negreiro chamado Veloz que tinha como destino a Bahia, no ano de 1829:

Os compartimentos destinados aos prisioneiros, de um metro de altura, obrigavam os adultos a se conservarem agachados. [...] como eram muitos, vinham todos sentados entre as pernas um dos outros, de modo que a disposição da carga era a de compactas fileiras de indivíduos. Luz quase não havia, nem ventilação...^{xv}.

As viagens responsáveis pela travessia atlântica eram marcadas por diferentes transtornos, como a superlotação das embarcações, que extrapolavam as taxas de arqueações estipuladas pela legislação, e as más condições de higiene.

A mortalidade de escravos na travessia alcançava índices elevados, conforme a distância entre os portos. Até chegar ao Rio de Janeiro, entre 1795 e 1811, navios vindos da Guiné apresentavam uma média de 63 mortos para mil escravos transportados; o mesmo destino, mas partindo o navio da África Ocidental, ao sul do Equador, ampliava a cifra para 103 (viagens de Luanda) e 74 (viagens de Benguela); de Moçambique, viagem que demorava cerca de três meses, 234 mil morriam^{xvi}.

O procedimento de superlotar os navios era um dos exemplos da intenção dos comerciantes de escravos de obter o máximo de lucro transportando o maior número possível de escravos em um número reduzido de viagens. A travessia atlântica exigia custos e uma série de investimentos, como o valor destinado à aquisição ou arrendamento das embarcações, para o abastecimento da tripulação e também para o pagamento dos tributos necessários para a legalização da atividade, os chamados direitos de exportação. De acordo com esse raciocínio, muitos negociantes preferiram correr o risco de transportar mais escravos do que o número permitido, mesmo sabendo que eram atos ilegais de acordo com a legislação portuguesa.



Corte horizontal do navio negreiro “Brookes”^{xvii}

Ainda no século XVI, o rei português Dom Manuel proibiu o embarque de escravos doentes, e escreveu aos governadores ordenando que os cativos fossem bem alimentados e protegidos das intempéries^{xviii}. Em 18 de março de 1684 o então rei português Dom Pedro II expediu uma lei que dizia que “os cativos de Angola como se hão de embarcar para o Estado do Brasil, dando –se várias providências sobre seu transporte, lotação de navios, sustentação, tratamento de moléstias, etc”^{xix}.

As condições sob as quais se perpetuavam as formas de violência no comércio de escravos estiveram também associadas às estratégias adotadas pelos agentes negreiros para escapar do controle tributário estabelecido pela Coroa Portuguesa, que ditava o pagamento de uma quantia estipulada pela Fazenda Real sobre cada escravo transportado. O procedimento de conferência era realizado com a contagem e comparação entre os escravos listados nos livros de registro e a quantidade real dos embarcados. A etapa seguinte era a revista feita por um escrivão da Coroa Portuguesa, que passava à bordo tomando os depoimentos dos tripulantes para efetivar a prestação de contas e o devido recolhimento dos direitos. Muitos desses

homens alegavam já terem quitados os ditos direitos ainda nos portos africanos, apresentando papéis para a comprovação, e outros assumiam a tentativa de burlar as contas públicas e tinham seus escravos confiscados^{xx}.

Na documentação da Junta do Comércio, do acervo do Arquivo Nacional, encontramos depoimentos de tripulantes que estavam sob investigação da Fazenda Real, na busca por informações sobre escravos traficados:

Roberto Dias dos Santos, escrivão da nau de guerra Nossa Senhora de Belém, que proximamente tinha chegado de Angola a esta cidade, e perguntando-lhe pelos escravos de sua conta que tinham vindo na mesma nau, declarou que trouxera nove escravos, de que pagara os direitos reais em Angola, a razão de nove mil réis cada um, e que na viagem falecera um, e dos oito que chegaram fugira um e vendera cinco por diversos preços^{xxi}.

Os tripulantes dos negreiros tinham direito de trazer escravos para negócios particulares, desde que seguissem as determinações legais. Álvaro Teixeira de Macedo, capitão da mesma nau Nossa Senhora do Belém, foi inquirido por um meirinho a respeito dos escravos que havia trazido de Angola, e como de costume nessas argüições se justificou dizendo que:

ele trouxera de Angola na referida nau quatro escravos, de que consta a relação junta a mesma portaria, que eram dois novos pequenos, e dois ladinos para o seu serviço, chamados Feliciano e [Nenteiro], e que deles não pagava em Angola os direitos pela confusão que houve na saída da nau por chegarem a ela tarde os oficiais, que foram a essa diligência, depois de terem ido primeiramente à sumaca, que na mesma ocasião saíra, e que chegando logo a esta cidade no mesmo ato os denunciou ao juiz da alfândega, que vinham para pagar os direitos^{xxii}.

De acordo com os depoimentos dos tripulantes podemos apreender etapas do procedimento de averiguação do cumprimento das ordens reais. Deveriam ser conferidos o livro de carga, a capacidade de arqueação dos navios, o número de escravos transportados e as obrigações de seus respectivos consignatários, responsáveis pela entrega dos escravos encomendados aos seus proprietários. A documentação cita que eram comuns atrasos dos meirinhos para a averiguação nos portos do Rio de Janeiro, o que permitiu que os tripulantes vendessem os escravos antes da conferência.

A avaliação física dos corpos era um dos métodos utilizados para a identificação dos escravos. Eram comparadas as características detalhadas nos livros de carga com os escravos checados pelos funcionários da Mesa de Inspeção^{xxiii}. Identificamos esse cuidado com a descrição física dos africanos nos autos de seqüestro dos escravos:

e assim seqüestrados, os ditos seus escravos que são os seguintes: Bonifácio Moleque, João Moleque, Gonçalo Moleque com um sinal no olho direito, João Negro já com barba, e uma negrinha por nome Esmânia, logo que os depositou em mão, e poder do dito Francisco Peenez Lisboa, que novamente os recebeu, obrigando se as leis de fiel depositário a dar conta deles todas as vezes que por este Juízo lhe foi mandado. Rio de Janeiro, 1784^{xxiv}.

A chegada ao Rio de Janeiro da nau Nossa Senhora do Belém gerou uma grande agitação entre os fiscais da Fazenda Real. No mesmo ano, em 1784, a Coroa Portuguesa expediu um ofício “comunicando que a Mesa de Inspeção lhe representava sobre a necessidade de segurar os direitos de tresdobros de vários escravos. Trazidos por diversos oficiais da nau Nossa Senhora do Belém, sem exibirem os despachos provando terem sido pagos os reais direitos; e bem assim as providências que a este respeito propusera”^{xxv}.

Partindo do citado ofício concluímos que muitas das justificativas dadas por tripulantes de navios negreiros em relação à omissão do pagamento dos direitos, eram justificadas pelo mau funcionamento do aparelho fiscal da Coroa. Essas falhas identificadas no controle tributário tanto do porto de Luanda, quanto do porto do Rio de Janeiro permitiram esse comércio paralelo de escravos, realizado à margem dos negócios da Coroa.

A maioria dos navios destinados ao transporte de escravos não havia sido projetado para essa função, não tendo, portanto sistemas de ventilação em seus porões, além das doenças que se propagavam. Analisando o Livro de Registros de escravos desembarcados na Freguesia de Santa Rita (Rio de Janeiro), durante a primeira metade do século XIX, identificamos um grande número de escravos que chegava ao porto do Rio de Janeiro com varíola, doença denominada na documentação de época como bexiga ou bexiga pele de lixa^{xxvi}. De acordo com a mesma fonte identificamos um grande percentual de escravos que já chegavam falecidos, excluindo aqueles que após o óbito durante as viagens eram jogados ao mar^{xxvii}. Nessa mesma documentação é possível identificar dezenas de monogramas de proprietários de escravo, marcas que eram queimadas nos corpos dos africanos com função de evidenciar a condição de cativo e facilitar a identificação.

O alvará de 1813 sinaliza um ponto de controvérsia: ao mesmo tempo em que era estipulada a prática de registrar na documentação do navio a marca queimada nos corpos dos escravos, para que dessa forma fosse controlada a identificação e a tributação, o texto do alvará proíbe o uso da queimadura das iniciais dos nomes dos senhores nos corpos escravos:

E repugnando altamente os sentimentos de humanidade que se permitia, que tais marcas se imprimam com ferro quente. Determino que tão bárbaro invento mais se não pratique; devendo substituir-se por uma manilha ou coleira, em que se grave a marca, que se haja de servir de distintivo, ficando o sujeito os que ao contrário praticaram a pena da Ordenação livro quinto, título trinta e seis”^{xxviii}.

Apesar dessa determinação real, e com a ameaça de punição, a prática de marcar os corpos de escravos não foi exterminada. Registros posteriores a 1813 apresentam registros de escravos novos, desembarcados no porto do Rio de Janeiro, que traziam em seus corpos queimaduras indicando seus proprietários^{xxix}.

Da saída dos sertões africanos até o desembarque e a venda dos escravos nos

mercados da América Portuguesa já havia se passado meses. Nesse percurso muitos laços de parentescos e núcleos familiares já tinham sido desmembrados, ao mesmo tempo em que novos laços e vínculos foram gradativamente surgindo entre os grupos de escravos. Desde os libambos nos percursos que conduziam os africanos aos barracões, passando pelas dificuldades das viagens atlânticas e posteriormente já na realidade do cativo, os escravos estabeleceram alianças e estratégias para sobrevivência e preservação de identidades culturais, que passava por processos de transformações, até assumir novas feições nas sociedades coloniais.

Nos navios negreiros embarcavam escravos de várias etnias, que em muitos casos falavam línguas distintas, mas que conseguiram estabelecer formas de comunicação através da criação de uma gramática comum, denominada pelos antropólogos e historiadores de *pidgins*. Essa linguagem constituída de vocábulos simples, foi favorecida pelo fato de que diferentes línguas de origem banto tinham semelhanças entre si^{xxx}.

Vários idiomas utilizados entre povos da África Centro Ocidental tem origem no ramo lingüístico banto, como o kimbundo, o kikongo e o umbundo. Mesmo entre essa diversidade a palavra malungo encontra significados semelhantes. A expressão malungo de forma genérica entre as línguas bantos “ilustra como os escravos da África banto podiam encontrar-se, através das palavras, não apenas no mesmo “barco” semântico, mas no mesmo mar ontológico”^{xxxii}. No idioma em kimbundu malungo tem o significado de barco e navio, literalmente canoa gigantesca, além do sentido de companheiro^{xxxii}. Já no idioma umbundu foi anteriormente associado a uma forma antiga de dizer embarcação, mas que atualmente se refere à idéia de companheiro. Entre os atuais falantes de kikongo o vocábulo não está associado ao conceito de companheiro, utilizado somente para barcos e navios. Roberto Slenes essa discussão citando que “não pode haver dúvida de que falantes de kimbundu e umbundu, juntos com os de kikongo, teriam chegado a “malungo” como companheiro de embarcação”^{xxxiii}.

A convivência entre esses companheiros de viagem fez com que esses escravos passassem a se tratar como malungos, vocábulo de origem banto que significa companheiros de viagem, de travessia, de cativo e de suplícios.

Entre diferentes grupos de africanos de origem banto, a travessia era chamada de kalunga. Na cultura desses povos o dito termo se refere a vários tipos de passagem, podendo ser ao mesmo tempo a representação da viagem de um corpo físico, como uma passagem sobrenatural. Ainda de acordo com o universo cultural banto, a água também era um elemento cercado de interpretações míticas. O mar poderia simbolizar um espaço intermediário entre uma determinada origem e um novo destino, ou um meio onde se realizaria a passagem – kalunga^{xxxiv}.

Relacionando a kalunga às funções simbólicas da água, a diáspora africana representou para os bantos uma migração e uma transposição para uma nova realidade desconhecida até então para os escravos. A passagem pelas águas do Atlântico passou a ser o caminho para uma nova vida, no cativo americano.

As discussões sobre as formas de se organizar as viagens dos tumbeiros estiveram em pauta em um grande número de correspondências trocadas entre governadores portugueses encarregados do governo de Angola e os vice-reis, como no caso da carta escrita no ano de 1790 por Dom Antônio de Lencastre enviada ao Conde de Resende. Nessa documentação fica nítida a preocupação com itens como a higiene dos navios, e com a catequese, que deveria ser ministrada aos africanos antes do batismo^{xxxv}. De acordo com o governador de Angola faltavam alimentos para o abastecimento da tripulação e dos escravos, o que teria sido agravado ainda pelas guerras ocorridas entre reinos africanos e pela escassez de chuvas na região^{xxxvi}. A solicitação enviada ao vice rei era o auxílio através de mantimentos que deveriam ser levados em navios que saíam dos portos americanos para negociar escravos.

Em 1798, entre as queixas do então governador de Angola Dom Miguel de Melo, estavam as críticas ao despreparo da tripulação dos navios negreiros: “pilotos são ignorantes na arte de navegar”, citava também a falta de barras magnéticas para a maior segurança da navegação^{xxxvii}. O clima africano mais uma vez surgia na correspondência administrativa portuguesa como um dos obstáculos para o bom desempenho do comércio de escravos:

Neste ano faltaram a que quase totalmente as chuvas, e como que o clima desse país seja de natureza tal, que quando as há abundantes morrem os homens de doenças, e quando elas faltam de fome [...] e se a estação é muito chuvosa, ou excessivamente seca, poucos, poucos são os escravos que descem para os portos, e daqui vem que umas vezes há muitos escravos, outras poucos ou nenhum^{xxxviii}.

Dom Miguel esclarecia que a aquisição dos escravos, assim como a saída dos navios dos portos africanos, dependia das negociações com as elites políticas locais:

A maior parte ou menor demora da expedição dos navios dos portos deste reino depende da maior ou menor abundância de escravos descidos do sertão. Ora isto depende da facilidade ou dificuldade com que no mesmo sertão se vendem as fazendas e gêneros que para eles importam, do maior ou menor número de escravos que concorrem às feiras, do valor que eles acham tanto aqui como no Brasil, e sobretudo das estações do ano^{xxxix}.

Essas preocupações com a higiene e com os cuidados com os corpos revelam um traço da política mercantil portuguesa, onde o comércio de escravos representou a mais rentável e lucrativa atividade entre os séculos XVIII e XIX. Os corpos deveriam ser transportados e vendidos, e para isso eram necessários mínimos de cuidados com as mercadorias vivas, escravos mercantilizados no circuito comercial entre diferentes possessões coloniais que aproximava de forma singular as duas margens do Atlântico português.

Momentos como a captação, a prisão nos barracões e a viagem oceânica

representaram para os africanos espaços alternativos para a reconstrução de suas identidades. Através do contato com diferentes etnias, e em função da busca por alternativas para a vida no cativeiro americano, a população escrava preservou elementos culturais autênticos e reinventou outros, marcando de forma singular a heterogeneidade cultural da América Portuguesa.

ⁱ Entre os trabalhos que analisam esse assunto destacamos Luiz Felipe de Alencastro. O trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia das Letras, 2000., Manolo Florentino e João L. Fragoso. O arcaísmo como projeto – mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). Rio de Janeiro: Ed. Sette Letras, 1998.

ⁱⁱ Sobre a escravidão africana anterior a presença dos europeus ver John Thorton. African and Africans in the making off Atlantic World, 1400-1680. Cambridge: Cambridge University Press, 1992., Paul Lovejoy. A escravidão em África: uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2000., Joseph C Miller. Poder político e parentesco. Os Estados mbundus em Angola. Luanda: Arquivo Histórico Nacional, 1995.

ⁱⁱⁱ Consideramos como bantos povos que por volta do ano 2000 aC migraram de regiões próximas aos atuais territórios da Nigéria, e que povoaram diferentes regiões do continente africano. Historiadores africanistas divergem em relação aos movimentos migratórios dos povos bantos, cf Jan Vasina. Paths in the Rainforests. Toward a History of political tradicional in Equatorial Africa. Madison: Wisconsin, 1990., David Birmingham. Alianças e conflitos. Os primórdios da ocupação estrangeira em Angola. 1483-1790. Luanda: Arquivo Histórico de Angola. Ministério da Cultura, 2004.

^{iv} Thornton, John. Op. cit.

^v O trabalho de Charles Ralph Boxer foi pioneiro nesse campo de investigação, ao trazer para o debate historiográfico a participação dos sobas, chefes locais do reino de Angola, na dinâmica do comércio de escravos. Cf. Charles Ralph Boxer. Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686). São Paulo: Ed. Nacional / EDUSP, 1973.

^{vi} Alencastro, Luiz Felipe de. Op cit. Robert Conrad. Tumbeiros – o tráfico de escravos para o Brasil. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1982

^{vii} Um importante relato que descreve essas etapas foi transcrito e analisado por Gilberto Ferrez e publicado na RHIGB. Diário anônimo de uma viagem às costas d'África e às Índias espanholas. Rio de Janeiro: Ferrez, Gilberto (org). *RIHGB*, vol. 267, 1952: p. 3-42.

^{viii} Arquivo Histórico de Angola. Livro 70. Portaria dos ilustríssimos e excelentíssimos senhores governadores de Angola.

^{ix} Mbundu no plural Ambundu. Mbundu, grupo etnolinguístico do centro-norte de Angola, cuja diáspora se estende pelas seguintes regiões: Lengue, Songo, Mbondo, Ndongo, Pende, Hungu, e Libolo. Adriano Parreira. Dicionário Glossográfico e Toponímico da documentação sobre Angola. Séculos XV – XVII. Lisboa: Editorial Stampa, 1990. De acordo com Roy Glasgow “Os Ambundus ou Mbundos eram religiosos, dando grande ênfase a ídolos e orixás. Usavam braceletes, colares e argolas nos tornozelos feitos de cobre.”. Roy Glasgow. Nzinga. SP: Ed. Perspectiva, 1982, p. 19.

^x O contato dos portugueses com os mbundus da região do Ndongo é datada do início do século XVI^x, e foi formalizada pela presença de comerciantes que buscaram convencer o *Ngola Irene* – nome do primeiro soberano do Ndongo, a enviar o enviar um embaixador para estabelecer negócios com o rei de Portugal. Desde 1575 portugueses já se estabeleciam na região como conquistadores e comerciantes, ocupavam basicamente algumas áreas de Ilamba (região entre os rios Bengo e Kwanza), e controlavam também o tráfico fluvial no Kwanza até a foz do Lukala, nesse percurso construíram três fortalezas que se tornaram fundamentais para o estabelecimento das bases da colonização: Muxima, Massangano e Cambembe. Mesmo antes de se estabelecerem no Ndongo os portugueses já faziam comércio e já estabeleciam alguns contatos com os habitantes do Congo. No ano de 1482 os portugueses chegaram à região do Sonyo, onde estabeleceram os primeiros contatos com esse reino. Suas províncias formavam uma cadeia de relações comerciais e políticas, todas controladas pelo soberano da região.

Cf. David Birmingham. Alianças e conflitos. Os primórdios da ocupação estrangeira em Angola. 1483-1790. Luanda: Arquivo Histórico de Angola. Ministério da Cultura, 2004.

^{xi} Miller, Joseph C. Op. cit. Luanda: Arquivo Histórico Nacional, 1995.

^{xii} Beatrix Heintze. Angola nos séculos XVI e XVII. Estudos sobre fontes, métodos e História. Luanda: Editorial Kilombelombe, 2007.

MNEME – REVISTA DE HUMANIDADES, 11 (27), 2010

Publicação do Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Centro de Ensino Superior do Seridó – Campus de Caicó. Semestral ISSN -1518-3394

Disponível em <http://www.periodicos.ufrn.br/ojs/index.php/mneme>

- xiii Arquivo Histórico de Angola. Livro 70. Portaria dos ilustríssimos e excelentíssimos senhores governadores de Angola.
- xiv Arquivo Histórico de Angola. Livro 70. Portaria dos ilustríssimos e excelentíssimos senhores governadores de Angola.
- xv Trecho da descrição de um navio negreiro chamado Veloz que tinha como destino a Bahia em 1829. Citado por José Roberto Pinto Góes. Cordeiro de Deus: tráfico, demografia e política no destino dos escravos. In: Marco A. Pamplona. (org.). *Escravidão, exclusão e cidadania*. Rio de Janeiro: Ed. Access, 2001, p. 32.
- xvi Luciano Raposo de Almeida Figueiredo. *Marcas de escravos: lista de escravos emancipados vindo à bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, p. 6.
- xvii Ilustração publicada pela Sociedade da Moral Cristã, Comitê pela Abolição do Tráfico de Escravos, 1822.
- xviii Luciano Raposo de Almeida Figueiredo. Op. cit.
- xix Manoel Fernandes Thomaz. *Repertório geral ou índice alfabético das leis extravagantes do reino de Portugal, publicadas depois das ordenações, compreendendo também algumas que se achem em observância*. Coimbra: Imp. da Universidade, 1843.
- xx Arquivo Nacional. Fundo: Junta do Comércio. Negociantes e diversos. Caixa 388, pacotes 1 e 2.
- xxi Arquivo Nacional: Fundo Junta do Comércio. Negociantes e Diversos. Caixa 388, pacotes 1. Data: 1802 – 1827).
- xxii Arquivo Nacional: Fundo Junta do Comércio. Negociantes e Diversos. Caixa 388, pacotes 2. Data: 1802 – 1827).
- xxiii As Mesas de Inspeção foram órgãos fiscais criados pela Coroa Portuguesa para auxiliar os intendentes gerais das alfândegas na tarefa de coibir e punir contrabandistas. Foram estabelecidas nas principais praças de comércio da América Portuguesa: Bahia, Rio de Janeiro, Belém, Maranhão e Pernambuco, Cf. Corcino Madeira dos Santos. *Alfândegas*. In: Maria Beatriz Nizza da Silva. (coord.) *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*. Lisboa: Ed. Verbo, 1994.
- xxiv Arquivo Nacional. Fundo: Junta do Comércio. Negociantes e diversos. Caixa 388, pacote 2.
- xxv Publicação Histórica do Arquivo Nacional. PH-02. Índice dos ofícios dirigidos à Corte de Portugal pelos vice-reis do Brasil no Rio de Janeiro. Regimento da Corte, fl. 263, liv. 6, extraído do código 67.
- xxvi Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro: Livro de registros de óbitos de escravos da freguesia de Santa Rita – Rio de Janeiro (1824-1830).
- xxvii CONRAD, Robert. Op. cit.
- xxviii O título 36 do V Livro das Ordenações Filipinas tem como enunciado “Das penas pecuniárias dos que matam, ferem ou tiram arma na Corte”, e determina que: “Todo aquele que matar qualquer pessoa na Corte onde nós estivermos, até uma légua, ou no lugar onde a Casa de Suplicação estiver sem nós ou em seus arredores, se for em rixa nova, pague cinco mil e quatrocentos réis, e se for de propósito, pague o dobro. [...] E se de propósito tirar uma arma ou ferir ou aleijar, pague o dobro do que pagaria sendo em rixa; e isto além das penas pecuniárias contéudas nos forais dos lugares onde forem feitos os ditos malefícios”. Silvia Hunold Lara (org.) *Ordenações Filipinas*. Livro V. São Paulo: Cia das Letras, 1999, p. 147-148.
- xxix Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro. Livro de registros de óbitos de escravos da freguesia de Santa Rita – Rio de Janeiro (1824-1830). Nessa documentação eram anotadas as informações sobre os escravos que deveriam ser sepultados no Cemitério dos Pretos Novos, localizado na região onde atualmente se localiza o bairro da Gamboa. Nesses assentos podemos conferir importantes informações sobre as condições físicas dos escravos, como por exemplo as marcas dos senhores, definições de origem étnica ou locais de embarque (informações que aparecem misturadas), e classificações como escravo novo, ladino, crioulo, preto, moleque, cria, cria-de-peito, etc.
- xxx Slenes, Robert W. A. *Malungo N’Goma vem! África encoberta e descoberta no Brasil*. Luanda: Ministério da Cultura, 1995
- xxxi Idem, p. 51.
- xxxii Idem, p. 51.
- xxxiii Idem, p. 9.
- xxxiv Slenes, Robert W. A. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações da família escrava*. RJ: Nova Fronteira, 1999.
- xxxv Arquivo Nacional. Fundo: Vice Reinado. Caixa 502. Correspondência dos governadores de Angola com os vice reis.

^{xxxvi} Joseph Miller considera esses fatores em suas análises sobre as transformações internas dos reinos africanos envolvidos na dinâmica internacional do comércio de escravos. Joseph Miller. Op. cit.

^{xxxvii} Arquivo Nacional. Fundo: Vice Reinado. Caixa 502. Correspondência dos governadores de Angola com os vice reis.

^{xxxviii} Arquivo Nacional. Fundo: Vice Reinado. Caixa 502. Correspondência dos governadores de Angola com os vice reis.

^{xxxix} Arquivo Nacional. Fundo: Vice Reinado. Caixa 502. Correspondência dos governadores de Angola com os vice reis.