

# A FORMAÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO: “TODAS AS CORES DOS CLIMAS DA TERRA”

Renato Petrocchi<sup>1</sup>

## RESUMO

---

A proposta do presente artigo é reconstituir narrativamente a formação histórica do mundo atlântico. Para tanto foram combinadas as perspectivas transnacional, transatlântica, nacional e regional do debate atlanticista contemporâneo, com ênfase nas trocas comerciais e nos intercâmbios de ideias, religiões e práticas culturais; nos fluxos migratórios; nas transferências ecológicas e na expansão imperial em escala global. Essa abordagem, debitoria da revisão historiográfica no campo atlanticista, privilegia a análise de uma dada conjuntura oceânica com base em categorias analíticas capazes de abarcar, de modo integrado os espaços terrestres, deslocamentos, fluxos e movimentos próprios do “espaço marítimo”, aqui considerado preferencialmente como o resultado de uma rede diversificada e integrada de várias regiões costeiras do Atlântico, pela ação de múltiplos atores.

**Palavras-chave:** História do Atlântico; Atlanticismo; Atlântico Sul.

---

<sup>1</sup> Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (INEST/UFF), Niterói, Rio de Janeiro — RJ, Brasil. E-mail: rpetrocchi@id.uff.br — ORCID <http://orcid.org/0000-0003-0757-9337>.

## SOBRE “TODAS AS CORES”...

O subtítulo do presente artigo faz referência à concepção do historiador Fernand Braudel, formulada no emblemático ano de 1949, por ocasião da assinatura do Pacto Atlântico entre os Estados Unidos, o Canadá e outros dez países da Europa ocidental, que tencionava ainda mais as disputas políticas e ideológicas do início da Guerra Fria. Nesse contexto, F. Braudel buscava responder não tanto, às controvérsias ideológicas dessas disputas de poder na política internacional e, de modo mais delimitado, no próprio mundo Atlântico mas, predominantemente, ao debate historiográfico sobre os variados “mediterrâneos” que autores da mesma área indicavam como indo além de sua então “clássica” interpretação<sup>2</sup>. O célebre historiador francês observou, nessa conjuntura, que o Atlântico era também uma “pluralidade humana e a mais potente do mundo contemporâneo”. Para F. Braudel, o Atlântico era, também, um “encontro” e uma “liga”.

Todavia, no enfoque ainda do mesmo autor, tal oceano não poderia aspirar se tornar uma espécie de “Mediterrâneo mais vasto” porque lhe faltava a unidade climática, própria do coração monocromático do mundo de luz idêntica que brilhava no centro daquele antigo “mar interior”. F. Braudel identificou no Atlântico, entretanto, um oceano que oferecia, de uma ponta a outra dos polos gelados do globo, “*todas as cores dos climas da Terra*”. Essa intervenção foi atentamente examinada, tempos mais tarde, por Jacques Rancière que não ficou convencido pelos argumentos do consagrado colega. O clima era, de fato, uma condição da unidade mediterrânica, mas não parecia suficiente para fundamentar toda a sua unidade. J. Rancière lembrou que o próprio F. Braudel optou, em outros momentos do seu estudo, por fundamentar a unidade do Mediterrâneo, mais nas trocas enquanto atividades que constituíam um espaço unitário, colocando em relações recíprocas as suas partes separadas. Mas, na verdade, para J. Rancière nem o critério das trocas era também suficiente para atribuir unidade ao Atlântico análoga ao Mediterrâneo. Em sua leitura, “o Mediterrâneo era o mar do reconhecimento, da viagem que percorria

---

<sup>2</sup> A interpretação “clássica” de Fernand Braudel sobre o mundo Mediterrâneo consiste na obra deste autor publicada em primeira edição no mesmo ano de 1949, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe*, em Paris pela Armand Colin (Braudel, 1949). O debate historiográfico aludido refere-se à crítica de que, havia também um “Mediterrâneo do Norte” o qual incluía o tráfico comercial nos mares do norte e do Báltico enquanto um surto de réplica setentrional do Mediterrâneo físico e propriamente conhecido.

as pistas materiais [...], da viagem sobre as pistas do livro, da viagem que reencontrava os lugares exatos do que havia sido escrito" (Rancière, 2014, p. 119). Para esse autor, sem a narrativa da Odisseia de Homero e, pode-se acrescentar, sem a narrativa da Bíblia, o Mediterrâneo não poderia adquirir a unidade que obteve. Eis aí o que faltou ao Atlântico comercial e vencedor na agora já "tradicional história contemporânea"<sup>3</sup> muito mais do que a unidade climática: "se este grande mar das trocas que destronou o Mediterrâneo do governo do mundo não herdou a sua força histórica foi porque nenhum texto escrito o explorou antecipadamente, atribuindo-lhe a verdade do *mythos* que deve sempre caminhar ao lado da verdade do *logo*" (Rancière, 2014, p. 126). Os navios que percorreram as variadas rotas atlânticas nos séculos XVI e XVII podem ser contados e se tornarem objeto de uma representação estatística<sup>4</sup>, mas sua densidade ficou muito fraca durante longo tempo, porque para além do sistema comercial, não havia o que produzisse uma civilização. O Atlântico foi revelado na sua imensidão pelas navegações mas, não foi recriado pelos seus navegantes como uma interiorização cultural.

J. Rancière buscava também referenciais de unidade, identidade, para tal oceano por intermédio de grandes narrativas culturais e, não as localiza na história do Atlântico cujos "encontros" e "ligas" foram mais marcados pela pluralidade humana, conforme percebido e proposto por F. Braudel (Braudel, 1949, p. 263). A geografia do oceano deve ser considerada flexível e a produção das representações míticas tão recorrentes quanto na história de um continente como o europeu. Há de se reconhecer, entretanto, que o Atlântico foi uma invenção europeia que se diversificou por meio das inúmeras ondas de navegação, exploração, colonização, administração e imaginação (Armitage, 2014, p. 12). Há de se levar em conta, também, que o Atlântico não apareceu formado de início, tanto na consciência de seus inventores europeus, quanto na consciência de seus navegadores, dos habitantes continentais de suas quatro margens. A consciência de seus contornos, de seus limites extremos, dos lugares onde este oceano tocava, de suas conexões com outros mares e de sua extensão total ficaram fluidos por séculos (Armitage, 2014, p. 12). A história do Atlântico tem, possivelmente para sempre, uma cronologia fluida. Já

---

<sup>3</sup> Na "nova história contemporânea" que, tem como referencial para sua periodização retrospectiva as transformações internacionais do presente início do século XXI há o debate teórico sobre o deslocamento do centro de gravidade global, do Atlântico para o Pacífico (Garcia, 2019).

<sup>4</sup> Trata-se de uma referência crítica à pesquisa de Huguette e Pierre Chaunu (Chaunu, 1980)..

são e serão ainda mais diversas as propostas de periodização na história atlântica. Há a genealogia da história do atlântico que busca as suas origens nas correntes anti-isolacionistas da história norte-americana no século XX (Baylin, 2007, p. 16). Tais origens de engajamento internacional da história atlântica teriam fincado suas raízes na Grande Guerra de 1914 a 1918 e intensificado determinada disputa política-ideológica durante e após a Segunda Guerra Mundial. Bernard Bailyn avalia a convergência de jornalistas como Walter Lippmann e Forrest Davis com certos historiadores que procuraram identificar uma “civilização atlântica”, ameaçada em vários desses contextos históricos de conflito: pelo comunismo a partir de 1917, pelos fascismos na Europa entre as décadas de 1930 e 1940 e, novamente, pelo comunismo na Guerra Fria. Os autores propugnavam a ideia de que desde o Iluminismo do século XVIII teria se formado “uma ‘civilização’ comum no Atlântico norte que coligava as sociedades norte-americanas (os Estados Unidos, particularmente) à Europa mediante um conjunto de valores pluralistas, democráticos e liberais” (Armitage, 2014, p. 12). Tais valores teriam uma genealogia ainda mais profunda em uma herança religiosa comum, identificada nos círculos acadêmicos dos Estados Unidos na década de 1940 como, herança judaico-cristã (Skil, 1984, pp. 65-85). O desdobramento dessa representação fora apropriado pelo jornalista Walter Lippmann como uma comunidade resultante da “extensão da cristandade latina e ocidental, do oeste do Mediterrâneo para toda a bacia do Atlântico” (Lippmann, 1944, p. 81). O auge de tal proposição política foi o desenho do oceano Atlântico como um novo “mar interior”, um “*mare nostrum* contemporâneo” em torno do qual se desenvolveria a civilização Ocidental entre a Europa e a América do norte. Tratava-se mais das origens de um projeto, como o da OTAN do que das origens históricas do Atlântico em suas diferentes dimensões e latitudes que incluíram não apenas as relações comerciais, políticas, culturais, religiosas mas, também, os temas das conquistas, das guerras, da violência, dos domínios, das alianças diplomáticas e militares, das migrações, das diásporas, acima e abaixo, da linha equatorial. Como observou David Armitage sobre esta abordagem,

“a história do comércio de escravos e da escravidão, e a história da África e dos africanos, e, de forma mais geral, das raças tiveram pouco ou nenhum papel nessa corrente da história atlântica. Esta

versão da "civilização ocidental" era a história do Atlântico Norte, e não do Atlântico Sul, a história anglo-americana mais do que latino-americana, e a das conexões entre a América e a Europa mais do que daquelas entre as Américas e a África. Tratava-se de uma história racialmente, ou etnicamente, homogênea" (Armitage, 2014, p.13).

A história de um Atlântico negro estava fora da história branca tradicional das origens da OTAN. A primeira se ocupava de temas como as dinâmicas do tráfico de escravos e o abolicionismo, a revolução liberal racializada de escravos nas Américas como a do Haiti, as relações entre o escravismo e o industrialismo, a transformação do Atlântico em um mar britânico no decorrer do século XIX quando o Reino Unido conjugou uma política de crescente influência comercial para as Américas com o expansionismo imperial e de domínio territorial no continente africano a partir da década de 1870, desfazendo as relações bilaterais pregressas entre os dois últimos continentes (Silva, 2011, p. 53-83). Autores como Du Bois (Du Bois, 1896, p.335), James (James, C.L.R. 1938, p. 328) e Willians (Willians E, 1944, p. 285) que escreveram a história do Atlântico negro antes do término da Segunda Guerra do século passado não eram sequer reconhecidos como integrantes da corrente historiográfica comum do atlanticismo, especialmente, emergente na primeira década do Pós-Guerra Fria. A história de um atlântico mais multiétnico, multicultural, transnacional e internacional já vem sendo reescrita neste início século XXI e, no debate acadêmico hodierno, o oceano se tornou um observatório de abordagens e conceitos dos mais variados (Greene, J. P. e Morgan, P. D. 2009).

O objetivo do presente estudo é o de apresentar uma proposta narrativa do primeiro período histórico formador do mundo atlântico por intermédio da combinação entre as perspectivas transnacional, transatlântica, nacional e regional do debate atlanticista contemporâneo (Armitage, 2002, p.14) que articula trocas comerciais, intercâmbios de ideias, religiões e práticas culturais; migrações e circulação de pessoas, navegadores que atravessaram o oceano; as transmissões de doenças, as colonizações dos litorais e regiões costeiras, as conquistas territoriais e guerras, as diásporas e os genocídios das populações nativas. Na sequência, iniciaremos a narrativa, delimitada nesta fase da pesquisa à construção inicial do mundo atlântico (entre os séculos XIII e XVI) com a

pretensão, certamente desmesurada, de conectar tal rede de histórias<sup>5</sup>. A intenção deste artigo é, também, a de demonstrar o caráter, ao mesmo tempo, diversificado e integrado das inserções das várias regiões costeiras do Atlântico na multiplicidade dos atores e temas assinalados. Talvez esta seja a oportunidade e as vantagens da abordagem atlanticista enquanto método relativamente recente de investigação sobre uma determinada realidade oceânica que precisa ser entendida e explicada de modo interconectado e interdependente com categorias, conceitos não apenas em conexões com os espaços terrestres, mas também aplicados aos deslocamentos, fluxos, encontros e movimentos próprios do espaço marítimo.

### **SOBRE AS RAÍZES DO MUNDO ATLÂNTICO JÁ DE MÚLTIPLAS CORES...**

As origens da invenção europeia do Atlântico remontam as primeiras jornadas de seus navegadores/protagonistas já na fase anterior ao desenvolvimento do sistema oceânico a partir de Colombo, afinal, antes mesmo de coligar o hemisfério oriental ao ocidental, o Atlântico uniu a Europa meridional à Europa setentrional ou o “antigo” Mediterrâneo ao Mar do Norte. Tal conexão foi crucial para a “descoberta de um espaço atlântico” no sentido de um processo histórico que implicou novas e pioneiras definições dessa área desde o século XIII. Um Atlântico originariamente europeu, pré-estatal e fragmentado foi cruzado, explorado, cartografado e, conseqüentemente, definido por marinheiros e navegadores que formaram o primeiro núcleo de uma emergente comunidade marítima associada à parte norte oriental do vasto oceano. Atraídos não apenas por motivações comerciais e políticas vantajosas, mas também por uma série de narrativas, imagens e percepções de zonas de pesca fantásticas e ilhas míticas, além de um mar ocidental cada vez mais acessível, tais marinheiros foram desbravadores dos ventos, das correntes e do conhecimento sobre a natureza física do então considerado novo “reino do oceano”.

Nessa perspectiva, as viagens de Colombo não representaram tanto o início de uma época, mas o ponto de chegada de um processo

---

<sup>5</sup> Este artigo é o resultado inicial (a primeira fase) de um projeto de pesquisa (Iniciação Científica/FAPERJ) mais ambicioso que pretende estender a presente perspectiva de análise interdependente e, ao mesmo tempo, diferenciadora das múltiplas inserções nacionais, transnacionais e regionais na história do Atlântico até o mundo hordieno.

muito mais amplo que parte da formação comercial de um Atlântico europeu — por ocasião da coligação entre o Báltico e o Mediterrâneo —, passando pelos desenvolvimentos da cartografia e da navegação e chegando até a conquista e a colonização dos arquipélagos do Atlântico oriental, etapa essencial para a expansão europeia na costa ocidental africana e para a conquista das Américas.

Na pesquisa de enfoque atlanticista (Morelli, 2013), há a identificação de três fases de intensa navegação e exploração atlântica, anteriores às viagens de Colombo. A primeira teria começado em 1277 quando os navios genoveses ultrapassaram as Colunas de Hércules e alcançaram o mar ocidental. O objetivo dos genoveses era o de explorar e arriscar o comércio com os emergentes mercados do Mar do Norte como alternativa ao Mediterrâneo oriental e ao Mar Negro cada vez mais dominados pela concorrência com as marinhas de Veneza e as ameaças crescentes dos Otomanos. Esse comércio alternativo visava os tecidos das cidades flamengas de Bruges e de Gand (ou Gante) em troca de especiarias como a seda e outros bens de luxo oriundos da Ásia e do Mediterrâneo. Os marinheiros genoveses foram os protagonistas dessa rota marítima e levavam consigo considerável experiência náutica e capitais financeiros, os quais haviam se tornado as especializações “internacionais” de sua *polis* itálica.

A segunda fase de exploração do misterioso “mar ocidental” antes de Colombo se caracterizou pela descoberta e colonização dos mais importantes arquipélagos do Atlântico oriental: as Canárias entre 1312 e 1335; a Madeira entre 1339 e 1425 e Açores a partir de 1427. As iniciativas e o financiamento desses empreendimentos marítimos foram também originalmente dos genoveses, envolvendo logo em seguida e, de modo crescente, os esforços de marinheiros italianos, ibéricos, franceses e flamingsos. A descoberta do arquipélago das Canárias ocorreu, por exemplo, de modo acidental por um mercador genovês chamado Lanzarotto Malocello que realizava viagens comerciais entre a cidade francesa de Cherbourg ao norte de Gibraltar e Ceuta no Marrocos ao sul do mesmo Arco. A descoberta e a conquista desses arquipélagos desencadeou dois processos fundamentais: o desenvolvimento de uma comunidade atlântica de marinheiros europeus e a integração de uma área de navegação e comércio entre o norte dos Açores, o sul das Canárias e as costas africanas e ibéricas, coligadas pelo cultivo da cana de açúcar em um deslocamento terrestre-marítimo de leste para oeste. Tal área delimitada foi chamada por Fernand Braudel e Pierre Chaunu de “Mediterrâneo atlântico” e, nos

séculos XIV e XV, pelos marinheiros que a exploravam, principalmente portugueses, de “mar ocidental” (“Da ocidental praia lusitana”, Camões).

A terceira fase das explorações marítimas antes de Colombo esteve coligada tanto, do ponto de vista comercial quanto, no âmbito cultural aos dois momentos precedentes e coincide com a expedições britânicas do século XV no Atlântico Norte. Os marinheiros das duas costas inglesas — a ocidental e a oriental — estiveram envolvidos no comércio de tecidos britânicos que, passavam pelo porto irlandês de Galway, para serem trocados pelo bacalhau da Islândia, pelas frutas, vinhos, sal e açúcar provenientes de Portugal e da França. Essas trocas inglesas configuraram um comércio regular e triangular entre Bristol, Lisboa e a Islândia, fazendo convergir, ainda no século XV, o Atlântico setentrional com o Atlântico meridional.

Assim, europeus do Sul e do Norte começaram a partilhar uma visão comum das fronteiras marítimas e territoriais ocidentais. Várias fontes indicam a percepção de uma direção ambígua e fluída pois, durante o período medieval, viajantes e mercadores europeus foram efetivamente atraídos pelas maravilhas do Oriente: a Terra Santa, o inimigo mulçumano, as fontes de riquezas materiais na Índia e na China. O chamado “reino do oceano” que começou a aparecer nas cartas geográficas do século XIV como, por exemplo, o Atlântico Catalão de 1375 afigurava-se muito indefinido: se, por um lado, causava a impressão de uma barreira de proteção, por outro, sugeria uma extensão desoladora e infinita.



Atlante Catalão de 1375: um manual de navegação costeira e portuária com a referência à ilhas reais e imaginárias do “reino do oceano” na terceira mesa.

O exame do *Atlante* permite identificar uma série de ilhas reais e imaginárias no “mar ocidental” que aparecem no gênero literário das narrativas utópicas e fantásticas do período medieval. Conforme a investigação de Morelli (Morelli, 2013), o gênero literário, os *Isolariii* constituiu um dos exemplos mais emblemático da literatura de viagem que combinou informações míticas, históricas e geográficas sobre ilhas com textos, imagens e mapas baseados em detalhados manuais de navegação

costeira e portuária. Naquele período, do lado da Europa, as ilhas desempenharam um papel central na descoberta e na definição do espaço atlântico, seja na qualidade de símbolos evasivos do hemisfério ocidental como as Antilhas, seja enquanto territórios reais e tangíveis como os das Canárias. As descobertas de uma série de arquipélagos atlânticos entre os séculos XIV e XV pareceu confirmar a existência de terras de passagens em direção a Ásia. A conquista das Canárias assinalou a primeira demarcação tangível do Atlântico europeu e, por serem terras habitadas, e tornaram-se também uma espécie de experiência prévia dos longos processos de intervenção, colonização e exploração que ocorreriam após as viagens de Colombo; um primeiro "Novo Mundo" para os europeus do ponto de vista do encontro com os "indígenas" e do impacto dos conquistadores. As conquistas desses arquipélagos de passagem não apenas implicaram em um processo de mais de um século e de muitas viagens, mas também envolveram um número expressivo de navegadores do Mediterrâneo e de outras regiões atlânticas da Europa. As trocas regulares com as Canárias levaram às descobertas dos outros dois arquipélagos atlânticos: Madeira entre 1339 e 1425 e, os Açores a partir de 1427. Ambas descobertas contribuíram para expandir e definir a configuração inicial do Atlântico enquanto novo mar ocidental.

Nos mapas e cartas marítimas do período não havia, porém, a distinção entre ilhas reais e ilhas fantásticas e, frequentemente, tais indicações se encontravam-se uma do lado da outra. Tal cartografia foi o resultado de duas tendências distintas: de um lado, o desejo de produzir mapas que refletissem as novas descobertas da época; de outro, a manutenção dos vínculos com o mito e com as tradições. Assim como as descobertas dos arquipélagos atlânticos, as representações de ilhas lendárias serviam com estímulo para futuras explorações. Entre tais representações as mais recorrentes eram as Antilhas, São Brandão e a Ilha Brasil. As Antilhas, conhecidas também como ilhas das Setes Cidades, derivavam da cultura da Reconquista e da narrativa sobre o exílio: a lenda narra que, por causa das invasão dos mouros, o último rei visigodo da Espanha e sete bispos cristãos deixaram o território ibérico para se refugiar em uma ilha do Atlântico onde viveriam os seus descendentes. À medida que essas explorações e as descobertas atlânticas foram se desenvolvendo e que as ilhas não se materializavam, as Antilhas se tornaram sinônimos de um lugar que poderia ser percebido, mas nunca encontrado.

São Brandão e a ilha Brasil foram as contrapartes setentrionais das Antilhas. A primeira se torna famosa devido à circulação ainda no século X da “Viagem do Abade São Brandão”. Trata-se de um texto que narra os feitos miraculosos e as viagens do padre irlandês, Brendan de Clonfert e, de seus seguidores que se lançaram no Atlântico norte até descobrirem, acidentalmente, uma ilha conhecida como ilha dos beatos. A ilha Brasil fazia parte da cultura e do imaginário de marinheiros ingleses. Existem duas representações: l’Hy-Brasil na tradição da cultura céltica e o Brasil flutuante no mediterrâneo. Enquanto a representação de l’Hy-Brasil coincidia frequentemente com a ilha de São Brandão, o Brasil flutuante se localizava em qualquer parte do Atlântico mediterrâneo (Chaunu, 1980, pp 53-54 e Godinho, 1963)<sup>6</sup>.

Além das lendas insulares, da literatura exótica de viagem e das crenças de marinheiros, um outro importante legado cultural entre as tradições marítimas do norte e do sul do continente europeu foi a revolução geográfica e cartográfica do chamado período medieval tardio. Na história da cartografia, O período foi classificado como de transição com base na coexistência de três elementos: as antigas cartas náuticas que remontavam ao século XIII, o renascimento da geografia de Ptolomeu nas primeiras década de 1400 e as explorações das ilhas atlânticas e das costas africanas. A redescoberta de Ptolomeu estimulava tanto o comércio e uma revisão de sua obra, quanto a exploração de mares e terras, uma vez que o mundo do astrônomo grego não tinha limites geográficos bem definidos e as antigas cartas náuticas combinadas com as descobertas atlânticas conciliavam-se perfeitamente com a tradição geográfica da antiguidade. A *Imago Mundi* do cardeal Pierre d’Ailly representou um outro importante legado entre as culturas marítimas do norte e do sul da Europa, tanto por sua significativa divulgação na época, quanto pelos temas que enfrentava: a circunferência da terra, a extensão dos continentes e a largura do oceano entre as extremidades ocidentais e orientais. No auge da tradição ptolomaica, Pierre d’Ailly subestimava a circunferência da terra em um terço e superestimava a extensão da Eurásia: conseqüentemente essa concepção inaugurou o conceito de “estreito Atlântico”. Desse modo, o vasto reino do oceano era limitado e reduzido a um espaço navegável no qual, a travessia tornava-se mais fácil pela existência de ilhas de passagem. Em poucos séculos, a percepção europeia da massa d’água

---

<sup>6</sup> A confusão entre ilha Brasil e ilha de São Brandão foi inerente ao próprio nome “Brasil” que derivava do termo gaélico *bre-asil* (em inglês, *blessed*, ou seja, abençoado).

que constituía a fronteira ocidental era reconfigurada, de um espaço infinito em um mar delimitado.

O desenvolvimento de uma cultura e uma economia marítima integradas ao longo do litoral atlântico a partir de 1300 foi, portanto, o resultado de forças, internas ou externas. Se a rota em direção as índias orientais foi considerada mais tortuosa pela expansão dos otomanos, o interesse pelo Oriente criou, ao mesmo tempo, um promissor comércio de reexportação entre cidades marítimas da península itálica e variadas regiões da Europa. A expansão de tal comércio ocorreu, simultaneamente, ao significativo crescimento da população europeia após o século XII, ao desenvolvimento da Liga Hanseática e a emergência de Bruges como um dos principais centros da economia bipolar e, estas mudanças em conjunto contribuíram para aumentar os contatos comerciais entre a Europa setentrional e a Europa meridional. Se, no início, tais contatos ocorreram por via terrestre, a partir do final do século XIII com as viagens marítimas dos genoveses em direção à Flandres, o Atlântico foi, de modo crescente, a rota ou o espaço que mais uniu as duas regiões do continente. Tais viagens envolveram não somente as práticas comerciais como intercâmbios de bens, mas também a difusão de técnicas de engenharia naval e de navegação, a expansão dos saberes geográficos e cartográficos, favorecendo a criação de uma economia marítima europeia baseada nesses pilares de conexão entre o Atlântico e o Mediterrâneo.

O movimento em direção ao Ocidente não resultou, no entanto, somente de impulsos comerciais, mas foi considerado com parte de um processo mais amplo de aculturação. As origens desse processo remontam a séculos centrais do período medieval quando ocorreram consistentes movimentos migratórios não apenas em direção a leste e fora da Europa graças às cruzadas e à expansão alemã na região báltica, mas também em direção ao oeste e no interior da Europa com a colonização anglo-normanda da Irlanda e a colonização castelhana da Andaluzia. Esses dois exemplos estiveram estreitamente ligados à exploração atlântica porque os ingleses assimilaram a tradição marítima céltica enquanto os castelhanos assimilaram a tradição Andaluza. Além do mais, dado que essas migrações implicaram processos de conquistas e colonizações foram muito relevantes para a transformação dos europeus em colonizadores. Os cristãos europeus que navegaram em direção às costas das Américas, da Ásia e da África nos séculos XV e XVI provinham de uma sociedade que, por sua vez, já havia sido colonizada em

seu interior. Tal processo tinha implicado não somente no deslocamentos da elite guerreira, de literários, de comerciantes e de religiosos, mas também de famílias inteiras de camponeses e trabalhadores braçais baseadas em verdadeiras e próprias políticas voluntárias de povoamento. A própria Europa que havia iniciado esse extenso processo de conquista, colonização e transformação cultural era assim, em parte também, o resultado de dinâmicas precedentes de submissão de algumas populações e culturas estrangeiras. Os movimentos dos europeus em direção ao báltico e ao Atlântico setentrional e em direção ao Mediterrâneo e as ilhas atlânticas podem ser considerados, portanto, os precedentes das colonizações no Novo Mundo e algumas áreas como a península ibérica e a Irlanda, como sociedades de fronteira da época medieval.

A conquista e colonização das Canárias foi a transição entre o processo de expansão interna da Europa e aquele do Atlântico. O arquipélago serviu como base para atividades ulteriores ao longo da costa africana e também em direção às distantes e desabitadas ilhas, como a ilha da Madeira e os Açores. Não foi por acaso que Colombo empreendeu sua viagem em direção ao Novo Mundo a partir das Canárias e que o arquipélago, graças às suas correntes marinhas tenha impulsionado os portugueses em direção as costas sul africanas e ao oceano indiano. No entanto, as Canárias representaram algo mais do que uma espécie de simples plataforma de lançamento: o arquipélago foi a primeira colônia externa europeia e constituiu o primeiro encontro dos europeu com uma população desconhecida: os nativos guanches. Após tal encontro, talvez possamos compreender que monstros imaginários do mundo desconhecido tais como, os antigos antípodas, foram gradualmente adquirindo um outra imagem nas representações iconográficas.

Por serem ilhas habitadas e ricas em matérias primas, as Canárias constituíram a matriz da qual derivou os dois ramos da expansão europeia: o ramo africano, caracterizado pela busca de produtos de terra firme, como escravos e ouro, e o ramo atlântico voltado para a busca de terras inexploradas, não necessariamente habitadas, onde se pudesse dar início ao cultivo de produtos agrícolas, particularmente, demandados na Europa. Se em uma primeira fase as ilhas foram exploradas para fins comerciais, em um segundo momento foram colonizadas com o interesse de incrementar a expansão agrícola. Após o arquipélago ter sido acidentalmente descoberto por um mercador e navegador genovês por volta da metade do século XIV (L. Malocello), as ilhas se tornaram objeto de diferentes expedições de portugueses e catalães que praticaram o saque de

produtos locais como couro, corantes, madeiras e mesmo escravos para fins de comércio com uma Europa de características ainda medievais. As primeiras tentativas de colonização dessas terras foram orientadas para a construção de espaços comerciais e fortes de segurança em razão dos ataques de escravos uma vez que não tinham sido construídas também as instalações produtivas mais definitivas. O reino de Castela promoveu, no início do século XV, a primeira colonização permanente do arquipélago. No entanto, dois nobres normandos, Gadifer dela Salle e Jean de Betencourt estiveram na organização e realização de tal empreendimento. Não foram empregados os habitantes das Canárias na coleta de corantes, mas os normando levaram colonos de sua região e promoveram também a divisão das terras. Mesmo que a previsão de exportação de colheitas nas ilhas fosse de longo prazo, a partir de 1520 o arquipélago já produzia açúcar, vinho e produtos derivados da criação bovina, caprina e suína. A conquista e colonização das Canárias foi, portanto, um empreendimento de caráter internacional como foi, na verdade, o processo de expansão europeia no Atlântico. Mesmo que muitas dessas expedições tenha sido no âmbito de empresas financiadas pelas coroas ibéricas, os que empreenderam essas viagens reuniam recursos humanos e materiais oriundos das mais variadas regiões e lugares possíveis. O pioneirismo dos ibéricos esteve em parte na rapidez com a qual estas monarquias reivindicaram as soberanias sobre os territórios que os europeu acharam ter “descobertos” nas Américas, no Oriente e, nas negociações para estabelecerem as premissas na política internacional da época.

Henrique, o navegador, líder dos portugueses na expansão atlântica, se distinguiu por essa capacidade. O soberano português promoveu a expedição para ultrapassar o Cabo Bojador que, inicialmente foi concebida para alcançar dois outros objetivos essenciais: uma cruzada contra o Marrocos que acaba fracassando; e a colonização das ilhas atlânticas. Após a conquista espanhola das Canárias, os portugueses colonizaram o arquipélago das Madeiras e dos Açores graças a uma sistema de concessões feudais, monopólios senhoriais e privilégios fiscais temporários inspirados no modelo da *Reconquista*. A ilha da Madeira foi colonizada rapidamente no início da década de 1420 e, no intervalo de poucas décadas, as terras férteis insulares já começaram a produzir farinha, vinho e açúcar (Thornton, 2004, p. 54). O navegador Bartolomeu Perestrello, sócio de Colombo, foi um dos protagonistas desde processo. Os Açores foram colonizados de modo mais gradual graças à participação

de colonos flamings. Os portugueses aprenderam a navegar no Atlântico e se tornaram muito hábeis nesta experiência, dominando as correntes e os ventos e, construindo embarcações adequadas às condições do oceano. Essas primeiras explorações do Atlântico da parte dos reinos ibéricos estiveram baseadas amplamente nas habilidades náuticas por eles mesmos desenvolvidas no Mediterrâneo entre os séculos XII e XIV. Os judeus marroquinos que dominavam a cartografia catalã mantiveram relações estreitas com as cidades portuárias da África setentrional onde ouviram, pela primeira vez, histórias sobre “a terra dos negros da Guiné”.

Um outro componente da construção inicial do mundo atlântico que teve sua origem no período medieval europeu foi o tráfico de escravos. Ao contrário do que ainda se veiculava em um passado relativamente recente, a prática do comércio de escravos não foi interrompida com o fim da antiguidade (Thornton, 2004). Embora a sociedade escravista tenha declinado na Europa por não constituir mais o fundamento econômico das sociedades que compunham essa região continental, tal deslocamento não impediu a manutenção e a reprodução de algumas formas de escravidão. Durante a recuperação econômica no século XII ligada à retomada demográfica, a expansão urbana e a reabertura de comércios de longas distâncias, o tráfico de escravos foi relançado e realizado em numerosas cidades do Mediterrâneo. Gênova e Veneza foram as primeiras a gerir tal comércio e praticá-lo em prejuízo das populações eslavas por conta de suas expansões em direção aos Balcãs, ao Mar Negro, à Palestina e à Síria. Entre os principais centros de trocas dessas cidades da península itálica estiveram Creta e Chipre como colônias de Veneza e Caffa (hoje Teodósia, na Crimeia) no mar Negro, na época sob o controle dos genoveses. Lisboa, Sevilha, Barcelona, Marselha e Nápoles foram também mercados de escravos emergentes no mesmo contexto. Em várias regiões europeias havia o recuso à mão de obra escrava na agricultura e nas minas (Klein, 1999). As rotas seguiam da Catalunha à Nápoles e à Sicília via cidade de Trípoli e da região da Tunísia, oriundas de um tráfico interno no continente africano. Na Europa, a maior parte dessa mão de obra era empregada em atividades domésticas e artesanais.

No final do período medieval, antes do início do tráfico atlântico na Europa mediterrânica, o comércio de escravos de diferentes regiões integrava os fluxos de trocas nos litorais deste oceano: escravos negros, norte-africanos, turcos, tártaros, gregos e balcânicos. No entanto, o que estimulou o início do uso da mão de obra escrava e o tráfico no Atlântico,

foi o deslocamento do sistema de plantações, especialmente da cana de açúcar, de leste para oeste no mediterrâneo-atlântico. A produção da cana de açúcar demandava a presença de mão de obra numerosa com a previsão não apenas do trabalho agrícola, mas também do processo manufatureiro. A cana foi cultivada inicialmente pelos europeus nos estados cristãos da Palestina, após as cruzadas entre os séculos XI e XIII, com técnicas introduzidas e utilizadas pelos mulçumanos (Klein, 1999). Após a conquista árabe desses territórios a partir do fim do século XIII a produção de cana começou a se deslocar, progressivamente, para Chipre, Creta e Sicília, para ser transferida, mais tarde, à Espanha oriental (Valência e Málaga) e a Portugal (Algarve). Por volta da metade do século XV, o plantio e a produção da cana de açúcar alcançou as ilhas atlânticas na costa ocidental africana em torno do Golfo da Guiné e de São Tomé e Príncipe (Klein, 1999).

O sistema de plantações e, em particular, o da cana de açúcar, constituiu o melhor exemplo de “europeização” colonial, ou seja, de transplantação de espécies vegetais e animais do Velho Mundo para um ambiente em que tais espécies pudessem prosperar e gerar altos lucros. As conexões entre os arquipélagos atlânticos e o Novo Mundo foram claras: as Canária, Madeira e os Açores foram o laboratório de expansão europeia e a experiência apreendida nessas terras influenciaram significativamente a história atlântica posterior. Todavia, o valor e a importância das ilhas atlânticas não devem ser vistas apenas como protótipos para o porvir, mas também a partir da perspectiva de seus papéis na formação e definição do espaço do mundo atlântico. Essas imbricações foram tanto estratégicas, no início do século XV, quanto em 1492 as premissas para os portugueses se aventurarem em direção ao sul em busca de ouro, escravos, especiarias e de um caminho comercial para as Índias orientais. Um sistema colonial de produção provavelmente não teria se estabelecido nessas ilhas atlânticas se não houvesse previamente um mercado integrado na Europa.

A navegação europeia do Atlântico não foi o resultado de um esquema visionário ambicioso, ou da exploração de energias comerciais represadas, ou, ainda, do efeito de novas tecnologias. Ao contrário destes fatores, esta expansão representou um cauteloso avanço de uma fronteira que usava ou modificava ligeiramente os conhecimentos e as tecnologias existentes e que se apoiava no predomínio de uma pequena quantidade de capitais privados. Seria necessário esperar as últimas viagens espetaculares realizadas para *circumnavegar* a África ou atravessar o Atlântico para que o patronado real, substanciosos capitais e interesses geopolíticos

iniciassem a orientar e governar as várias atividades. Foi somente quando os navegadores portugueses que exploraram o Benin, referindo-se à possibilidade de contato com o padre João na Etiópia, que a coroa portuguesa decidiu financiar as tentativas de Diogo Cão de *circunnavegar* a África. Do mesmo modo, somente a conquista do último arquipélago das Canárias e as viagens de Colombo receberam financiamentos da coroa espanhola (Klein, 1999).

As bulas papais que ofereceram as monarquias ibéricas o instrumento legal para negociar o monopólio do comércio e da colonização de territórios infiéis, jogaram um papel chave em convencer os soberanos a investir nas empresas de descoberta e conquista. A bula concedida pelo Papa Nicolau V ao soberano português em 1455 não deixava dúvida quanto ao mérito: afirmava que todas as terras e as gentes da Guiné (África ocidental) passariam para a jurisdição do rei português e que as reivindicações da coroa espanhola sobre essas terras eram implicitamente ilegítimas. A evangelização se torna, portanto, uma obrigação imprescindível. Não se trata apenas de um pretexto para saquear ou conquistar as terras dos infiéis: a conversão ao cristianismo oferecia também a possibilidade de entrar em contato com os reinos africanos e tratar com as suas cortes, importantes trocas diplomáticas. A atmosfera milenarista do século XV, fortemente influenciada pela ameaça otomana sobre o Sacro romano império do Oriente, fez da guerra contra os infiéis um dos seus mais elevados objetivos. Em tal contexto, as contradições inerente entre missões religiosas e violência não emergiam. O próprio Colombo oferece um exemplo significativo de como os europeus podiam combinar ideologia religiosa dogmática com cálculos econômicos e conhecimentos técnicos. Não apenas a sua viagem foi determinada por uma espécie de missão providencial que tinha como fim último o financiamento da reconquista cristã de Jerusalém, mas a sua narrativa do encontro com os taínos – indígenas das Bahamas – passava da descrição de uma população simples, desprovida de religião e que, portanto, poderia ser facilmente convertida ao cristianismo, para a ideia de que esses mesmos nativos que não conheciam as armas europeias poderiam ser facilmente subjugados e transformados em escravos.

No final da década de 1480, todas as condições que permitiram uma eficaz travessia do Atlântico e uma conquista de novas terras tinham sido alcançadas: um maior conhecimento dos mares; inovações técnicas navais e cartográficas; a construção de uma rede internacional de

comerciantes dispostos a investir nas aventuras marítimas, o uso de um modelo jurídico como os das bulas papais que permitia as monarquias europeias reivindicarem o monopólio da conquista e do comércio em determinadas regiões; a experiência de métodos de exploração econômica que previam tanto um modelo de colonização seletiva, quanto um modelo de comércio pacífico.

A África atlântica foi a última região costeira do continente a estabelecer contatos regulares com o além mar. As populações do Mar Vermelho e do oceano Índico tinham mantido relações comerciais e culturais por, pelo menos, quinze séculos antes da chegada dos portugueses às costas ocidentais (Northrup, 2002). No entanto, as relações entre o Norte da África e o Mediterrâneo eram mais antigas e, após a domesticação do camelo e o desenvolvimento do Islã, os norte africanos intensificaram as relações comerciais e culturais com as áreas subsaarianas. Os impérios do Mali e Songai (Songhai) asseguraram estabilidade e riqueza aos comerciantes árabes e berberes do norte e, como consequência, numerosas populações sudanesas aderiram ao Islã nos séculos sucessivos ao ano mil, aprendendo a falar e escrever a língua árabe. Além do ouro, os comerciantes sudaneses enviavam couros e têxteis e trocavam escravos por cavalos. Após a derrota do império Songai pelo Marrocos até o final do século XVI, o comércio “transaariano” se deslocou para leste do rio Níger, no território da atual Nigéria, justamente quando novos centros de comércio eram abertos na costa atlântica.

Tal como as relações transaarianas, o comércio atlântico foi construído sobre uma rede de trocas e intercâmbios já existente. A familiaridade das costas atlânticas africanas com os sistemas comerciais regionais e de longa distância fica bem evidente se observarmos a rapidez com a qual essas sociedades estabeleceram relações comerciais com os europeus. As primeiras regiões que entraram em contato com os portugueses: a Alta Guiné, a Costa do Ouro e o delta do Níger, já eram envolvidas no comércio transaariano. E as novas relações entre europeus e africanos na área atlântica apresentaram algumas semelhanças com as trocas que ocorriam por intermédio do Saara: uma profícua troca comercial recíproca que envolvia escravos e ouro; um reforço das autoridades africanas locais; a abertura à influências culturais como o cristianismo e as línguas europeias. Na metade do século XVII, as relações da África atlântica começaram a competir comercialmente e culturalmente com as que ligavam o continente com o Mediterrâneo.

Os primeiros navegadores europeus que alcançaram as costas africanas no século XV se deram conta cedo que, de modo diferente dos habitantes das Canárias os quais não possuíam embarcações, os africanos ocidentais tinham desenvolvido uma cultura marítima especializada e estavam em condições de defenderem as suas próprias costas litorâneas. Em 1446, um navio português que pretendia desembarcar uma expedição militar na região de Senegâmbia foi atacado e a sua frota exterminada por uma embarcação africana. No ano sucessivo de 1447, Vallater, um navegador dinamarquês a serviço de Portugal, foi morto junto com a maior parte de seu equipamentos navais em ataque de uma embarcação local nos arredores da ilha de Goreia (Gorée) na costa do Senegal em frente à atual cidade de Dacar. Embora as embarcações africanas não fossem projetadas para a navegação em alto mar, eram capazes de repelir os ataques sobre as suas costas. Tinham cascos especiais, concebidos para os problemas de navegação ao longo das costas da África ocidental e os sistemas fluviais conexos: entalhadas com um único tronco de árvore eram longas e muito baixas, movidas a remos e, portanto, eram manobráveis independentemente do vento. Essas embarcações eram pequenas, velozes e tornavam-se alvos difíceis para as armas europeias (Thornton, 2004, p. 57). Por outro lado, os europeus não conseguiam atacar a terra firme pelo mar. Os portugueses tiveram que abandonar a prática de ataques adotada pelos europeus na Canárias e substituir essas abordagens por relações baseadas no comércio pacífico. Logo descobriram uma economia bastante desenvolvida nas nações ocidentais africanas do Atlântico e que o comércio marítimo poderia ser realizado sem hostilidades.

Apesar de algumas suspeitas iniciais da parte das populações africanas ocidentais do Atlântico em relação aos portugueses, por conta dos conflitos dos muçumanos com os europeus na África setentrional, os dois grupos conseguiram estabelecer relações políticas e comerciais regulares. Determinadas afinidades específicas quanto ao modo de conceber o governo, o mercado e a religião teriam facilitado as trocas entre as duas culturas. Após terem estabelecido relações regulares com os africanos das regiões do baixo rio Senegal e Gâmbia sob a liderança de João II, os portugueses iniciaram contatos com os governantes muçulmanos do poderoso império Mali no interior do continente. Para alcançar tal objetivo, intervieram na luta pelo trono do reino senegalês de Jolof, com o qual estabeleceram também relações comerciais frequentes. O soberano senegalês Jaleen, ameaçado pelo meio irmão, decidiu enviar

seu filho a Lisboa para suplicar ao rei português a concessão de cavalos, armas e soldados. O monarca português consentiu o envio de cavalos, mas vinculou as outras formas de ajuda à conversão de Jaleen ao cristianismo. Expulso do próprio reino pelos seus inimigos, Jaleen voltou a Lisboa no ano de 1488, pedindo outra vez ajuda em troca de sua conversão. Após uma elaborada cerimônia batismal na capital portuguesa, Jaleen voltou ao Senegal com apoio militar, material e de missionários para promover a cristianização de seu reino e construir uma fortaleza comercial portuguesa. Essa empresa não alcançou resultado positivo em razão da morte de Jaleen que causou a falência da missão de João II no Mali (Thornton, 2004). No entanto, o aspecto fundamental a ser destacado no processo é o da intercessão entre os objetivos políticos e religiosos, considerada natural da parte de ambos os soberanos, o que esclarece também uma das estratégias adotadas pelos europeus na costa ocidental atlântica para as conquistas dos reinos africanos.

Mais ao sul, em 1482, ao longo da Costa do Ouro, os portugueses negociaram com as lideranças locais a abertura de um posto comercial avançado nomeado São Jorge da Mina. Em troca dessa permissão, os africanos demandaram e obtiveram que os portugueses oferecessem ao rei e outras autoridades akan<sup>7</sup> doações regulares. Na Primeira metade do século XV outros três postos avançados foram abertos pelos portugueses: Axim (atual região ocidental de Gana), Shama (atual distrito da região oeste de Gana) e Accra (atual cidade capital de Gana) e foram seguidos sucessivamente por ingleses e holandeses que construíram cinco fortalezas (Fort Apollonia, Sekondi, Dixcove e Kormantin para a Inglaterra e Mori para a Holanda). Os portugueses, ingleses e holandeses tiveram que pagar para as autoridades akan uma renda anual para manter o controle dos postos avançados. Esses portos, estratégicos do ponto de vista comercial, foram fortificados em um primeiro momento para a proteção dos ataques dos africanos, mas a *posteriori* para a proteção da concorrência europeia. Um dos conjuntos de fortificações mais importantes foi construído entre 1637 e 1642 por portugueses e holandeses com objetivos de conquistar a supremacia sobre a Costa do Ouro: os holandeses tiveram melhor vantagem em relação aos portugueses e conquistaram os fortes de Axim, Shama e Mina. A derrota portuguesa não foi causada somente pela dificuldade portuguesa na disputa do poder naval entre os dois Estados,

---

<sup>7</sup> População da África ocidental que vive atualmente nos estados de Gana e Costa do Marfim. Nos séculos XV e XVI tiveram posição predominante na extração e no comércio do ouro.

mas principalmente pelo fato de que os africanos não estavam sujeitos ao domínio luso e sim livres para negociarem com os estrangeiros para obterem as melhores vantagens.

Ainda mais ao sul, os reinos africanos de Benin e do Congo estabeleceram com os europeus um monopólio comercial, evitando, entretanto, a fragmentação política que havia marcado os territórios ao norte da costa atlântica ocidental. Somente os portugueses entraram em contato com as populações do Benin em 1486. O soberano do Benin enviou um delegado de seu reino à Lisboa que foi recebido com todas as honras atribuídas a um embaixador. Em troca desse reconhecimento e dos presentes que o delegado recebeu para a sua família e para o soberano do Benin, este último permitiu que portugueses estabelecessem um posto avançado nas costas de seu reino para o comércio da pimenta. Muitos anos mais tarde, em 1514 e em 1555, outros delegados foram enviados do reino de Benin a Lisboa para discutirem relações comerciais e assuntos importantes, como a conversão dos governantes africanos ao cristianismo e também a venda de armas (Ryder, 1969). Para consolidarem os seus respectivos monopólios, os soberanos do Benin e de Portugal decidiram limitar o comércio por intermédio da concessão de licenças individuais. A imposição de monopólios reais e a participação direta da coroa não devem induzir a ideia de que Portugal tivesse assumido o controle total do comércio. Na maior parte dos casos, os soberanos escolhiam delegar o comércio, preferindo as seguras entradas de uma renda paga com antecedência do que as incertezas de uma atividade que envolvia longas navegações, as ciladas de piratas e bucaneiros, o transporte de mercadorias passíveis de deterioração. Por tais motivo, a coroa concedia, frequentemente, o poder monopolista a grandes comerciantes privados, confiando-lhes uma porção do monopólio em troca de uma renda fixa.

Na África centro ocidental, os reinantes do Congo e Ndongo aprenderam a dominar muito bem os sentidos da cultura diplomática europeia e esta região foi a que se tornou majoritariamente sujeita à hegemonia portuguesa. Após os primeiros contatos com os portugueses em 1487, o soberano do Congo enviou alguns delegados a Lisboa. Como no caso das missões de Benin, os delegados foram recebidos como embaixadores na capital portuguesa e retornaram para as suas nações com diversos presentes e ostentando roupas de luxo. Em troca, os delegados congolezes aprenderam o português, converteram-se ao cristianismo e logo foram seguidos pelo seu soberano. No reinado de Afonso I (1509-1542), uma

segunda missão formada pelo seu primo e seu filho foi enviada a Lisboa. O filho de Afonso I, após ter estudado na capital portuguesa foi ordenado padre e se tornou o primeiro Bispo do Congo. Afonso solicitou ainda ao soberano português o envio para o Congo de técnicos especializados, professores e missionários. O reino africano manteve inclusive um embaixador em Lisboa durante as décadas de 1540 e 1550.

Em seguida a um ataque contra o reino do Congo da parte de algumas tribos africanas do interior do território e do papel decisivo de soldados portugueses em repelir as ofensivas, a autonomia dos governantes congolezes diminuiu nitidamente a partir da década de 1560. Os portugueses começaram a observar com interesse o reino de Ndongo mais ao sul e em 1575 estabeleceram uma nova sede em Luanda que, em pouco tempo, tornou-se um dos portos mais importantes da África ocidental. Com a finalidade de restabelecer a sua supremacia nas relações com os europeus, as autoridades congolezas enviaram novas delegações para várias cidades importantes de países do continente, inclusive para Roma. Somente na primeira metade do século XVII por ocasião da ocupação holandesa de portos angolanos e brasílicos, a influencia portuguesa foi afastada. Nesse contexto, as autoridades congolezas decidiram estabelecer relações diplomáticas com a Holanda, mas a reconquista portuguesa em 1648 resultou em forte diminuição da autonomia dos dois reinos africanos (Heywood, L. e Thornton, J. 2007).

A ação diplomática bilateral de contatos no século XV continuou também no século sucessivo. Se, de um lado, as autoridades africanas precisaram dividir o poder com os portugueses para além do enclave costeiro de Angola e das suas mais reduzidas contrapartes na Costa do Ouro, o poder político ficou nas mãos dos africanos. Nos pequenos reinos da Alta Guiné, assim como no grande estado de Benin e dos seus vizinhos nas regiões do Delta do Níger, os africanos continuaram a controlar tanto a política quanto o comércio. As trocas comerciais do período não eram mais geridas por grupos de mercadores que da Europa chegavam a África para comprar qualquer produto que o mercado africano oferecesse. Desde os primeiros contatos, os estados europeus e os africanos buscaram administrar o comércio e colocá-lo sobre o controle estatal com o objetivo de assegurar rendimentos consideráveis. Os comerciantes europeus que pretendiam entrar no mercado africano tinha que se submeter a uma complexa série de negociações antes de se envolverem efetivamente.

As exportações africanas mais preciosas antes de 1650 foram o ouro, o açúcar a pimenta e os escravos além de alguns bens manufatureiros e produtos florestais. Um dos primeiros objetivos dos portugueses foi o de desviar os circuitos comerciais transiberianos do ouro para o Atlântico. Tal projeto não obteve muito sucesso na Alta Guiné, mas foi bem sucedido na Costa do Ouro de onde o ouro começou a ser exportado em grandes quantidades e de forma crescente a partir do início da comercialização lusa. O portugueses foram logo deslocados pelos ingleses e pelos holandeses que, tempos mais tarde, a partir do século XVII se apropriaram da totalidade dessas atividades. A África ocidental foi entre o final do século XV e durante o século XVI a principal fonte de ouro para a Europa e as exportações cresceram a uma média de aproximadamente 737 toneladas anuais para 907 toneladas na primeira metade do século XVII (Boogaart, 1992, p. 372).

O papel dos mercadores, dos comerciantes e dos mineiros africanos foi estratégico para o desenvolvimento do comércio atlântico do ouro. Assim que a produção do ouro nas áreas vizinhas ao Saara começou a declinar, no início do século XV, os chamados mercadores mulçumanos diúlas<sup>8</sup> do Sudão ocidental se deslocaram mais ao sul para realizarem a ligação das minas da bacia do Rio Volta no Golfo da Guiné ao comércio transaariano. Após a fundação de São João da Mina, os diúlas e seu aliados akan colaboraram para desviar o comércio para o sul uma vez que a rota pelo Atlântico era mais curta e, portanto, mais rentável. Os akan se estabeleceram, desse modo, nos territórios em torno aos portos e fortalezas da Costa do Ouro, desenvolvendo a função de intermediários no comércio atlântico do ouro.

O açúcar constituiu outro produto importante de exportação africano que, mais tarde, tornou-se um elemento distintivo no mundo Atlântico. A ocupação de ilhas desabitadas deu aos portugueses a oportunidade de introduzir a plantação de cana de açúcar e o sistema escravista conforme o modelo derivado dos mulçumanos no Mediterrâneo. O centro da produção açucareira no curso do século XVI foi a ilha de São Tomé onde os colonos obtiveram licença para comprar escravos no continente e cultivar a cana de açúcar. Em 1530, a ilha de São Tomé, já tinha cerca de 10.000 escravos em aproximadamente 70 plantações e se tornara a maior produtora de açúcar do mundo, superando a Ilha da Madeira. No início

---

<sup>8</sup> O termo diúlas era utilizado para fazer referência aos comerciantes itinerantes mulçumanos que atuavam na África subsaariana.

do século XVII, o número de escravos engajados nessas plantações alcançou o número de 64.000, mas nesse período, a produção açucareira do Brasil já competia em quantidade e qualidade com as ilhas africanas, reorientando o tráfico do Atlântico para as Américas (Thornton, 2004, p.73).

O tráfico de escravos e os números associados a esse comércio, especialmente, após 1650 colocaram na sombra um dado significativo: nos dois séculos anteriores ao XVII, o tráfico de escravos constituiu uma modesta proporção das exportações africanas no espaço atlântico com exceção para a área da África central. Antes de 1650 os africanos vendiam escravos por intermédio de três redes comerciais atlânticas distintas e, ao mesmo tempo, interconectadas. A primeira fornecia escravos à península ibérica e substituiu, progressivamente, a rede transaariana: no início do século XVI de 500 a 750 escravos ao ano chegavam à Lisboa oriundos das costas africanas. Enquanto por volta da metade desses escravos eram reexportados e a maior parte para os territórios espanhóis, muitos permaneciam na capital portuguesa: em meados do século XVI os africanos chegaram a constituir 10% da população da cidade. Os portugueses administravam um segundo comércio de escravos entre diversas regiões africanas, de modo particular da Alta Guiné às ilhas de Cabo Verde, Biafra e São Tomé e Príncipe em uma rota do delta do Níger à Costa do Ouro. As dimensões desse comércio ainda são incertas, mas foi estimado que entre 1490 e 1521 em Cabo Verde chegavam cerca de 8.000 escravos por ano, em São Tomé cerca de 750 e na Costa do Ouro cerca de 300 (Elbl, 1997).

A terceira e última rede do comércio de escravos foi a mais conhecida: a que atravessou o Atlântico. Alguns escravos africanos já residentes na península ibérica acompanharam os europeus na primeira fase da conquista do Novo Mundo. E outros escravos sob o controle dos portugueses nas ilhas atlânticas foram engajado também nas viagens do descobrimento. Em 1525, a embarcação Santa Maria Begona zarpuou de São Tomé com uma carga de 300 escravos em direção à *La Española* (na época, a primeira colônia europeia no Novo Mundo fundada por Cristóvão Colombo nas suas viagens de 1492 e 1493; hoje uma das maiores ilhas do Caribe que comporta o Haiti e a República Dominicana). No ano seguinte duas embarcações pequenas zarparam de Cabo Verde para Cuba com um total de 162 escravos. Em 1532, três embarcações partiram de São Tomé com um total de 692 escravos em direção ao Caribe espanhol. As ilhas desempenharam um papel estratégico de seleção ou escalação dos cativos

nas primeiras viagens porque a maior parte dos escravos era comprada em pequenos grupos nas áreas vizinhas do continente. A primeira viagem do tráfico a partir da terra firme do continente africano em direção às Américas de que se tem notícia foi a da embarcação *Conceição* de 1534 do rio Congo para *Las Españolas* e a Jamaica (Eltis, Beherendt, Richardson, Florentino, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)). A Senegâmbia foi uma das primeiras regiões africanas a fornecer escravos africanos com um total de 200.000 indivíduos até 1650 com destino ao Caribe espanhol e a América Central. Após 1550 os escravos vinham principalmente da África central e, na primeira metade do século seguinte essa proporção alcançará 84% do fornecimento de escravos de todo o tráfico atlântico.

O papel excepcional desenvolvido pela África central ocidental no comércio de escravos, tanto neste primeiro período de construção do Atlântico, quanto em fases sucessivas, deveu-se a múltiplos fatores. Primeiramente, o Congo e os países vizinhos não dispunham de bens alternativos como ouro, pimenta e marfim para as trocas com os europeus. Em segundo lugar, os governantes do reino do Congo, um reino mais jovem e, portanto, menos centralizado em relação a outros estados da região, distribuíram armas e bens europeus como estratégia de fortalecimento do poder político, diferentemente dos soberanos do Benin que dispunham de maior controle interno e podiam, desse modo, controlar melhor o envolvimento no comércio internacional, como demonstrou a decisão de 1516 do reino de proibir a exportação de escravos. Por fim, a maior participação dessa região no tráfico de escravos foi, provavelmente, associada ao seu isolamento do comércio interno de longa distância que, ao contrário, caracterizava a ligação do resto da África ocidental com o mundo atlântico (Thornton, 2004, pp. 66-68).

Os africanos fizeram parte do comércio atlântico com o objetivo de obter importações; se não tivessem recebido bens demandados em troca, não teriam oferecido aos europeus ouro, escravos e outros produtos de valor. Os europeus tiveram, de sua parte, um papel ativo no desenvolvimento do comércio atlântico e o fizeram por iniciativa própria, demandando uma ampla gama de produtos que, no entanto, não afetaram, nesse período inicial de construção mundo oceânico, a economia e a manufatura africana. O comércio euro-africano não comportou exclusivamente a troca de bens essenciais com a finalidade única de satisfazer as necessidades de uma economia insuficiente ou menos desenvolvida: a Europa não ofereceu à África nada de mais do que a África já produzia. A demanda africana

de tecidos, objetos de metais e joias era alimentada em larga medida por razões tais como, o prestígio, a imaginação, o gosto e o desejo de variedades (Thornton, 2004, p. 73). O desenvolvimento do comércio atlântico foi, portanto, a consequência também da extensão do mercado interno africano. Os africanos requisitavam uma ampla gama de produtos, não apenas de origem europeia, mas asiática, americana e de outras regiões da própria África. Os portugueses, por exemplo quando chegaram a Costa do Ouro, trocaram com os africanos, vários tipos de mercadorias, inclusive tecidos provenientes do Marrocos e do Benin e escravos e pérolas do Benin.

A aculturação da África atlântica geralmente não substituiu os elementos já existentes, mas acrescentou outros: as novas línguas não extinguiram as tradicionais; as novas culturas integraram-se aos elementos mais antigos; as novas armas foram utilizadas ao lado das originais e mesmo os africanos que se converteram ao cristianismo compreenderam a nova fé nos termos das cosmogonias tradicionais. O tráfico de escravos estendeu o negócio de uma cultura afro-atlântica para as proporções desmesuradas do tráfico com as Américas. No entanto, o que os africanos assimilaram dos europeus, importaram no seu mundo nos próprios termos e não sob a aniquiladora influência da escravidão. O exame da modalidade na base da qual a cultura africana se transformou e incorporou a influência estrangeira revelou a presença na África de um profundo dinamismo que no período sucessivo será difundido no além mar.

Na metade do século XVII, os africanos tinham criado fortes ligações com outros espaços do mundo atlântico sem, entretanto, serem dominados por essas conexões. De modo diverso em relação às Américas, não se verificou na África uma conquista europeia de vastas proporções, nem a dizimação da população, mas somente uma fraca subordinação de determinados nativos à algumas autoridades estrangeiras. Em suas relações diplomáticas, as trocas comerciais e adaptações culturais, os africanos participaram da construção do mundo atlântico de modo voluntário e, geralmente, em posições de força. Embora as novas interações tivessem, inicialmente, governantes e mercadores com vantagens e já estabelecidos, o Atlântico ofereceu aos africanos capazes e ambiciosos novas oportunidades de se tornarem mediadores linguísticos e culturais, comerciantes ou senhores da guerra. O rápido desenvolvimento da economia das plantações intensivas para a exportação nas Américas após 1650 ofuscou em boa parte tais efeitos, concentrando a atenção sobre as exportações de escravos em detrimento de outros componentes da cultura e da história atlântica.

Em 1492, Colombo em busca de uma rota marítima na direção da Ásia, aportou nas Bahamas e prosseguiu na exploração das ilhas caribenhas e de suas populações nativas em todas as suas quatro viagens subsequentes para as Américas. Navegou sob os auspícios dos castelhanos e financiado pelos cortesãos aragoneses e os investidores genoveses. As suas técnicas de contato com os nativos que variaram desde o comércio de quinquilharias até a captura de reféns e depósitos de prisioneiros nas praias (os que sobreviviam podiam ser transformados em intérpretes), recordavam os métodos e práticas utilizados pelos portugueses nas costas africanas. A vida e a carreira de Cristóvão Colombo refletiram bem a continuidade entre o Mediterrâneo e o Atlântico e a sua posição intermediária e transitória entre os dois mundos. A experiência do navegador no Mediterrâneo oriental não somente contribuiu para desenvolver suas habilidades marítimas, mas o aproximou de uma variedade de práticas como, por exemplo, a posse de postos avançados de comércio que influenciaram sobremaneira o seu modo de lidar nas terras e com os índios americanos. Durante a permanência em Portugal e na Ilha da Madeira, Colombo visitou a fortaleza de El Mina de onde provinham os escravos e o ouro, transportou o açúcar das ilhas atlânticas, apoiou o comércio de açúcar e de escravos e os acordos para a instalação de capitânias, territórios sob a jurisdição de um capitão proprietário. Tais experiências tiveram enorme influência sobre suas concepções de autoridade, direitos sobre as terras e de poderes sobre as populações nativas.

Na América portuguesa mesmo se os atores tenham sido similares aos protagonistas hispânico-americanos como funcionários reais, mercadores, colonos, capitães militares e missionários, as condições locais e as populações nativas encontradas determinaram êxitos, crises e cronologias diversas. Em razão da ausência de densas populações indígenas ou de amplos estados no interior da América meridional, os portugueses limitaram a exploração do território essencialmente à costa atlântica, onde estabeleceram inicialmente postos comerciais avançados sob o modelo daqueles africanos. Aqui o principal recurso escolhido foi a madeira do pau brasil da qual se podia extrair um corante vermelho. A coroa portuguesa concede licença de extração do corante a comerciantes privados. O comércio com os tupi-guarani incluía também escravos, peles de animais e animais silvestres. Os portugueses ofereceram instrumentos de metal, tecidos e outras quinquilharias em troca do trabalho dos indígenas que consistiu, em um primeiro momento, cortar e transportar

até a praia a madeira cobiçada. A partir de 1506, a coroa portuguesa começou a se envolver mais diretamente nesse comércio graças a instalação de alguns forte reais ao longo da costa atlântica (Monteiro, 1994).

A decisão de ocupar permanentemente o território americano foi uma resposta à presença ameaçadora dos franceses que, desde 1504, tinham começado a comercializar a madeira do pau brasil a despeito das reivindicações portuguesas de haverem acordado um monopólio comercial a leste da linha de Tordesilhas, estabelecido pela bula papal de 1493. Em 1530, portanto, a coroa decidiu mudar de orientação e implementar uma política de ocupação permanente de seu território americano para impedir os franceses de comercializar com os Tamoios do litoral. Desse modo, foi introduzido o sistema de capitanias hereditárias, um instrumento já utilizado anteriormente nas ilhas atlânticas, na base do qual eram concedidos aos nobres portugueses extensões de terras em troca de suas efetivas ocupação e exploração. Os territórios atribuídos aos donatários abarcavam cerca de 50 léguas de litoral costeiro e um território impreciso em direção ao interior; em troca do compromisso de colonizar às próprias custas, os donatários obtinham do rei direitos e privilégios tais como, o governo e a administração da justiça na capitania, o domínio direto sobre uma parte importante das terras e a possibilidade de conceder parte dessas terras a seus próprios súditos.

Essa transformação política e o contemporâneo esgotamento do pau brasil, modificaram profundamente as relações dos europeus com os tupi-guaranis. Enquanto antes os índios eram considerados uma contraparte fundamental do comércio, com a nova política de ocupação e de lavoura das terras, muitos nativos foram transformados em escravos, determinando um aumento dos ataques dos indígenas contra os europeus. No entanto, a fraqueza militar dos portugueses e a sua dependência em muitos casos das alianças com os tupi-guaranis contra as incursões dos franceses não permitiram uma reação de força da parte dos europeus. O resultado foi que das dez capitanias estabelecidas pelos portugueses entre 1530 e 1550, somente a de Pernambuco no norte do território e a de São Vicente no sul tiveram relativo êxito. Diante de tais incertezas, a coroa decidiu assumir a administração direta da colônia, estabelecendo uma capital na cidade de Salvador e enviando funcionários reais próprios. Tal ação foi seguida pelo envio de militares e missionários jesuítas para realizarem a pacificação e evangelização dos índios. Todavia, a violenta exploração e as doenças dizimaram a população ameríndia, contribuindo para a

decisão dos portugueses de iniciar a importação de escravos africanos, em primeiro lugar como mão de obra especializada pelas plantações de açúcar e, sucessivamente, como simples força de trabalho. Por volta de 1580, os portugueses se estabeleceram definitivamente em suas colônias costeiras no Atlântico ao sul do Rio Amazonas e, os índios haviam fugido das doenças e da escravidão, retirando-se para as regiões no interior do território. As doenças tinham começado a atingir também as populações da América setentrional antes que os europeus comesçassem a estabelecer colônias permanentes no início do século XVII. Já no século XVI os contatos esporádicos tinham desencadeado fortes epidemias. Os primeiros pescadores europeus chegaram nas costas setentrionais justamente quando os ibéricos acharam ter “descoberto” terras ao sul do continente. Os espanhóis haviam tentado muitas vezes estabelecer sedes próprias no sul da América setentrional, seja com Juan Ponce de León na Florida, seja com outras expedições na zona do Mississipi, mas todas sem sucesso. Nas primeiras décadas do século XVII ingleses, franceses e holandeses começaram a pensar em estabelecer as suas colônias na América setentrional mais do que ameaçar as colônias espanholas e portuguesas.

Mesmo que em alguns contextos, os europeus tenham sido constringidos a negociar, aliarem-se com os africanos ou os índios americanos, a formação do mundo atlântico foi caracterizada pelo uso da violência. A conquista inicial dos arquipélagos atlânticos (*Canárias, Las Españolas*) comportaram massacres e eliminação de populações inteiras. Embora as doenças transmitidas pelos europeus tenham desempenhado um papel importante, não se pode esquecer que também outras ações, em certos casos, próximas ao genocídio, levaram ao declínio significativo da população indígena. Todavia, a violência não caracteriza somente o Novo Mundo, mas todo o espaço atlântico do século XVI.

Enquanto as sociedades americanas sofreram um colapso político e demográfico devastador devido às doenças, às guerras e à avidez europeia; as populações da África ocidental eram capturadas, vendidas pelos próprios africanos para os comerciantes europeus que, por sua vez vendiam-nos como escravos nas plantações da península ibérica, nos arquipélagos atlânticos e nas colônias americanas. Ao mesmo tempo, guerras civis, guerras internacionais e guerras religiosas sacudiram a Europa, pondo fim à anterior unidade cristã. A descoberta da pólvora de disparo e o conseqüente aumento do uso das armas de fogo mudaram radicalmente os modos de fazer a guerra. A época moderna foi, portanto,

uma época de intolerância e de massacres em todo o velho continente. Graças às numerosas crônicas e imagens sobre a brutalidade e a violência da conquista que alcançaram a Europa no final do século XVI, os europeus tomaram consciência da própria barbárie, legando as suas experiências diretas ao que acontecia no mundo atlântico: os dois processos começaram a ser considerados como pares de um mesmo *continuum*. A violência na África e na América refletia assim a violência europeia e a existência de uma fronteira entre os povos civilizados e selvagens tornava-se cada vez menos clara. O temor de que o mundo entrasse em uma nova era obscura era amplamente compartilhado pelos protagonistas envolvidos na construção do mundo atlântico: não somente das principais vítimas das brutalidades e das atividades europeias, mas também dos próprios europeus, fossem eles, colonos, marinheiros, mercadores, juizes ou missionários (Schaub, J. F, 2008, pp. 74-98).

A existência de uma fronteira confusa entre civilização e barbárie expressou-se, tanto no interior da própria Europa, quanto no mundo atlântico, nos numerosos processos de conquista e colonização que tiveram lugar entre o final do período medieval e o início da época moderna. A violência experimentada pelos guanches nas Canárias e pelos taínos nas Antilhas foi, ao longo do tempo, a de efeitos mais devastadores no mundo atlântico. No início do século XVII após cento e cinquenta anos de exploração, escravidão e deportações, os guanches foram extintos. Um processo análogo de extermínio da população indígena nas Antilhas pela violência foi mais rápido: na década de 1540 os taínos e os caríbes desapareceram. Para se ter um ideia do impacto da conquista sobre os indígenas americanos deve-se considerar que as estimativas da população total do continente na véspera da chegada dos europeus variam enormemente de menos de vinte milhões a oitenta milhões ou mais. No que concerne a essas estimativas de vinte-oitenta milhões para todo o continente, a população da América do norte alcançava entre um a dois milhões, segundo as avaliações mais baixas, e de dezoito milhões, segundo as mais altas. Enquanto as cifras totais continuam objeto de debate, não se discute sobre o fato de que a chegada dos europeus provocou uma catástrofe demográfica com perdas em torno de 90% nos cem anos sucessivos ao primeiro contato (Newson L. A, 1993, pp. 247-288). No entanto as estimativas dos que tentam ampliar os números para fundamentar a hipótese de uma catástrofe e de um declínio ruinoso: quanto mais veloz o declínio, maior a avaliação da população no momento do contato. Para justificar a velocidade do declínio – que não seria

possível imputar nem à espada de poucos conquistadores nem a outras causas econômicas e sociais que agiram gradualmente – resulta funcional aceitar a causa epidemiológica como principal fator do despovoamento. Os que sustentam as estimativas de ampliação da população existente antes da chegada dos europeus são induzidos a subestimar outros fatores não naturais do declínio (Bacci, M. L., 2005, p.15).

A questão se esta catástrofe foi ou não resultado de atrocidades cometidas durante a conquista, derivou de maus-tratos e das explorações sucessivas das populações indígenas tornou-se fonte de discussões violentas entre os observadores espanhóis no período da conquista. A chamada “Lenda Negra” (ou *Leyenda Negra*) da conquista não foi uma invenção polêmica do Frei Bartolomé de Las Casas, habilmente explorada pelos protestantes e outros inimigos para difamar a Espanha, mas a opinião comum entre os intelectuais espanhóis envolvidos nos fatos. A *Brevísima relación de la destrucción de las Indias* escrita, provavelmente, em 1542, conhecida nos círculos da corte e publicada em Sevilha em 1552 tornou-se popular fora da Espanha com dezenas de traduções em flamingo, inglês, francês, alemão e italiano. Tal obra ficou marcada na consciência europeia como um testemunho implacável do comportamento bárbaro dos seus compatriotas. A tese central é apresentada no início do livro: “as razões da catástrofe se devem a duas grandes causas, a violência direta da guerra e a opressão da escravidão” (Las Casas, 2020).

A catástrofe foi provocada pelas guerras de conquista, ataques saqueadores e conflitos entre os próprios indígenas. Além da violência direta, as guerras causaram carestia e fome porque, as plantações terminavam destruídas, as colheitas confiscadas e os índios impossibilitados de semear se viam constrangidos a fuga. A escravidão provocou desastres ainda maiores em razão do desenraizamento, da opressão e da exploração. A forma mais extrema de domínio consistia em reduzir os índios americanos à escravidão, seja pela subordinação direta, violenta e individual, seja obrigando os caciques a pagar tributos com escravos. O impacto negativo da conquista foi também o deslocamento, mais ou menos forçado, de populações inteiras de uma região para outra com mudanças climáticas e ambientais traumáticas. O domínio europeu e a subordinação individual dos indígenas tiveram um efeito demográfico de grande relevo no mundo atlântico com a subtração também mais ou menos forçada das mulheres do ciclo reprodutivo indígena e o surgimento do mestiço. Em uma visão ampla dos acontecimentos demográficos americanos, o mestiço teria compensado o

declínio indígena, mas o desequilíbrio gerado nas comunidades indígenas determinou uma queda da reprodutiva e enfraqueceu a retomada do crescimento após a crise demográfica (Bacci, 2005, p.50). A formação de uma população miscigenada decorreu também da ampla prática de estupros e de outros tipos de violência realizados pelos europeus contra as mulheres africanas e ameríndias.

Diante dessa realidade e de diversas denúncias, ocorreram vários esforços da monarquia espanhola para limitar e controlar a violência em relação à população ameríndia. Carlos V Habsburgo promulgou uma série de leis para proteger os indígenas, mas raramente essas medidas foram observadas. Mesmo se a escravidão era, em teoria, proibida, os sistemas de *encomienda* utilizado para explorar a mão de obra indígena, prosseguiram e foram uma das maiores causas das destruições em massa. Tal comportamento dos espanhóis sugere que a conquista da América foi amplamente realizada sem o controle das coroas espanholas e portuguesas. A prisão de Colombo e de seus irmãos, o processo de Hermán Cortés, a guerra civil entre os *conquistadores* no Peru, a caótica expedição de Lope de Aguirre constituem todos eventos que demonstram que os conquistadores não eram nem agentes de uma autoridade estatal nem empreendedores privados. As monarquias ibéricas não tiveram, portanto, um controle da violência.

O encontro com os europeus implicou, por fim, em um processo de aculturação da guerra. Os povos indígenas, no início aterrorizados com as armas de fogo europeias, não tardaram a começar a desejá-las ardentemente. Mesmo se pelas legislações espanholas e inglesas, os ameríndios não pudessem portar armas nem montar a cavalo, foi praticamente impossível respeitar tais proibições nas regiões de fronteira. Cavalos, assim como armas de fogo foram absorvidos na cultura militar ameríndia, em particular, dos machupes ou araucanos e os apaches que fizeram da guerra uma espécie de estilo de vida. Emulando os métodos usados com tanto sucesso nas guerras contra os astecas e os maias, os europeus buscaram ajuda de certos grupos indígenas contra outros, colocando uma tribo contra outra e tecendo redes de alianças cruzadas. No caso do Brasil, os portugueses utilizaram uma vigorosa tradição guerreira para mobilizar as armadas tupi, formadas por mais de cem indivíduos, para assaltar as fortalezas dos inimigos franceses.

## A TÍTULO DE CONCLUSÃO...

O presente estudo buscou examinar a formação histórica do mundo atlântico a partir do final do período medieval em razão de um processo muito gradual que envolveu dinâmicas de explorações, encontros, trocas e interações entre a geografia e a realidade. Nesta narrativa, destacamos, a princípio, a construção comercial do mundo atlântico europeu que ligou o mar Báltico ao Mediterrâneo e se caracterizou pelo desenvolvimento da cartografia e da navegação, alcançando as conquistas e colonizações dos arquipélagos do Atlântico oriental, tomadas como etapas decisivas para a expansão europeia na África ocidental e para a conquista da América. Em seguida, procuramos demonstrar o envolvimento e participação dos reinos e nações da África ocidental nas trocas comerciais com os europeus em um atlântico mais expandido pelas navegações. O exame de como as culturas africanas se transformaram e se apropriaram da influência estrangeira revelou o forte dinamismo dessas sociedades que se difundiu, sucessivamente, no oceano em direção às Américas. Nas interações entre os europeus e as populações nativas das Américas verificou-se como as culturas e as tradições ameríndias foram determinantes nas experiências de encontros e confrontos com os exploradores do Velho Mundo, assim como, a abordagem adotada por esses conquistadores e colonizadores no Novo Mundo. Para muitas das populações nativas, tanto dos arquipélagos do atlântico, quanto das Américas, a chegada dos europeus significou a extinção e, para outros ameríndios, envolveu um processo de rearticulação e redefinição no interior da nova sociedade colonial. Por fim, buscou-se também fundamentar como a violência foi a característica do processo de conquista e colonização no Novo Mundo. Genocídios, massacres, conversões forçadas e escravidão; a violência envolveu tanto os ameríndios, quanto os africanos e os europeus. O temor de que todos estivessem entrando em uma “Nova Era” obscura foi amplamente compartilhado, nesse contexto, pelos protagonistas envolvidos na construção do mundo atlântico.

O enfoque atlanticista adotado na pesquisa buscou compreender e explicar o oceano como um espaço de interconexões e interdependências formado a partir da expansão europeia e da descoberta do Novo Mundo entre os continentes europeu, africano e americano que deu origem a novas sociedades, economias e culturas. Procurou-se combinar com este enfoque as iniciativas e ações não apenas econômicas e dos impérios coloniais, mas também as dos indivíduos com seus respectivos interesses,

modos de vida, de trabalho, de consumo, de práticas culturais e religiosas nem sempre coincidentes com as histórias nacionais e imperiais. O Atlântico pode ser considerado como um “encontro” e uma “liga”, conforme propôs F. Braudel, ou seja, como um único contexto de análise que promove interações comerciais, migratórias, políticas, estratégicas, culturais e religiosa em um espaço fluído e marítimo, mas com base na diversificação dos interesses, ideias e identidades das várias sociedades que costeiam o oceano até a contemporaneidade (Vivero, Juan Luis Suarez de. 2020), seguindo a percepção experiente e celebre historiador: um mar que oferece “todas as cores dos climas da terra”.

# THE CONSTRUCTION OF THE ATLANTIC WORLD: “ALL THE COLORS OF EARTH’S CLIMATES”

## ABSTRACT

---

The purpose of this article is to narratively reconstitute the historical formation of the Atlantic world. For this purpose, the transnational, transatlantic, national and regional perspectives of the contemporary Atlanticist debate were combined, with an emphasis on commercial exchanges and the exchange of ideas, religions and cultural practices; in migratory flows; in ecological transfers and imperial expansion on a global scale. This approach, debited from the historiographical review in the Atlanticist field, privileges the analysis of a given oceanic conjuncture based on analytical categories capable of embracing, in an integrated way, the terrestrial spaces, displacements, flows and movements proper to the “maritime space”, here considered preferentially as the result of a diversified and integrated network of several coastal regions of the Atlantic, through the action of multiple actors.

**Keywords:** Atlantic History; Atlanticism; South Atlantic.

## REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O Trato dos Viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII. SP: Companhia das Letras, 2000.

ARMITAGE, David. "Três conceitos de História Atlântica". **Revista História Unisinos**, v. 18, n. 2, maio/ago. 2014.

ARMITAGE, David. **Declaração de Independência**: uma história global. SP: Companhia das Letras, 2011.

BACCI, M. L. **Conquista**: la distruzione degli indios americani. Bologna: Il Mulino, 2005.

BAILYN, Bernard. **Storia dell'Atlantico**. Torino: Bollati Boringhieri, 2007.

BELLOT, H. Hale. "Atlantic History". in: *History*, v. 31, n. 113, p. 56-63, 1946.

BOOGAART, E. V. D. "The Trade between Western Africa and the Atlantic World (1600-90)". in: *Journal of African History*, v. 33, 1992.

BOXER, Charles. **O Império Marítimo Português**: 1400-1825. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRAUDEL, Fernand. **La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe**. Paris: Armand Colin, 1949.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II**. v. 1-2, Lisboa: Martins Fontes Editora, 1983.

CHAUNU, Pierre. **Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII**. SP: Difel Editora, 1980.

CURTIN, Philip D. **The Atlantic Slave Trade**. New York: Madison, 1969.

CURTIN, Philip D. **Revolution and Decline in Jamaica 1830 -1865**: the role of ideas in a colonial society. Harvard University, 1953.

DU BOIS, W. E. B. **Suppression of the African Slave-Trade to the United States of America 1638-1870**. New York: Cosimo Classics, 1896.

ELBL, Ivana. **"The Volume of the Early Atlantic Slave Trade, 1450-1521"**, in: *Journal of African History*, v. 38, n. 1, p. 31-75, 1997.

ELLIOTT, John H. **Imperi dell'Atlantico: America Britannica e America spagnola 1492-1830**. Torino: Giulio Einaudi, 2010.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. **Atlas of the Transatlantic Slave Trade**. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. 307 p.

GAMES, Alison. **"Atlantic History: definitions, Challenges and Opportunities"**. in: *The American Historical Review*, v. 111, n. 3, p. 741-757, June, 2006.

GARCÍA, Arturo Oropeza. **Del Atlántico al Pacífico: hacia un nuevo orden global**. Ciudad de Mexico: D.R. Universidad Nacional Autónoma de México, 2019.

GODINHO, Vitorino Magalhães. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**. v. 2, Lisboa: Editora Arcádia, 1963.

GREENE, Jack P.; MORGAN, Philip D. (ed.). **Atlantic History: a critical appraisal**. New York: Oxford University Press, 2009.

HEYWOOD, L.; THORNTON, J. **"Central African Leadership and the Appropriation of European Culture"**. in: MANCALL, P. C. (ed.). *The Atlantic World and Virginia (1550 – 1624)*, p. 37-43, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2007.

JAMES, C. L. R. **The Black Jacobins: Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution**. New York: Dial Press, 1938.

KLEIN, H. **The Atlantic Slave Trade**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

LAS CASAS, Bartolomé de. **Brevísima relación de la destrucción de las**

**Índias:** Crônicas de Índias. Madrid: Verbum, 2020.

LIPPMANN, Walter. **War Aims**. Boston: MW Books, 1944.

MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra:** índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. SP: Companhia das Letras, 1994.

MORELLI, Federica. **Il mondo atlantico:** una storia senza confine (secoli XV-XIX). Roma: Carocci editore, 2013.

NEWSON, L. A. "The Demographic Colapse of Native Peoples of the Americas (1492-1650)". in: W. Bray (ed.). **The Meeting of Two World:** Europe and The Americas (1492-1650). Oxford: British Academy, 1993.

NORTHRUP, D. **Africa's Discovery of Europe (1450-1850)**. New York: Oxford University Press, 2002.

PETROCCHI, Renato. "Imagens e histórias nas perspectivas transatlânticas sobre o século XX". in: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster de Souza; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Atlântico:** a história de um Oceano. p. 436 – 492. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

RANCIÈRE, Jacques. **As Palavras da História:** ensaio de poética do saber. Lisboa: Edições Unipop, 2014.

RUSSEL-WOOD, Anthony John R. **História do Atlântico Português**. São Paulo: Unesp, 2014.

RYDER, A. F. C. **Benin and Europeans (1485-1650)**. London: Longmans, 1969.

SCHAUB, J. F. **L'Europe a-t-elle une historie?**. Paris: Albin Michel, 2008.

SILK, M. "Notes on the Judeo-Christian Tradition in America". **American Quarterly**, n. 36, v. 1, 1984.

SILVA, Alberto da Costa e. **Um Rio Chamado Atlântico:** a África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

THORNTON, John. **A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico 1400 – 1800**. RJ: Elsevier, 2004.

VERLINDEN, Charles. “**Les Origines coloniales de La civilisation atlantique**”. in: Cahier d’ histoire mondiale, n. I, 1953.

VIVERO, Juan Luis Suarez de; MARRONI, Etienne Villela; MATEOS, Juan Carlos Rodrigues; FIGUEIREDO, Eurico de Lima; VIOLANTE, Alexandre Rocha. “Atlanticismo no Atlântico Sul: comunidade de interesses e governança oceânica”. Rio de Janeiro, **Revista da Escola de Guerra Naval: periódico de Estudos Estratégicos e de Defesa**, v. 26, n. 1, jan./abr. 2020.

WILLIAMS, E. **Capitalism and Slavery**. London: University of North Carolina Press, 1944.

---

\* Recebido em 11 de março de 2022, e aprovado para publicação em 15 de setembro de 2022.