

# **A COMPANHIA REAL AFRICANA E SUA INFLUÊNCIA NO COMÉRCIO ATLÂNTICO**

## **THE ROYAL AFRICAN COMPANY AND ITS INFLUENCE ON ATLANTIC TRADE**



### **CARLA CUGOLO VIRGINIO PINHO**

Graduação em Pedagogia pela Universidade Capital – UNICAPITAL com habilitação em Administração Escolar para exercício nas escolas de Ensino Fundamental e Médio. Conclusão em 2007; Especialista em Educação Infantil pela FAENAC – Faculdade Editora Nacional. Conclusão em 2008; Professor de Educação Infantil e Ensino Fundamental na EMEI Paula Cristina Rodrigues, Prof.<sup>a</sup>.

### **RESUMO**

A “descoberta da América” como grande evento mudou a história, expandindo também as mais diversas relações. Sendo assim, este estudo busca explorar as conjecturas que se deram nos aspectos de dominação e exploração da “descoberta da América”. Este estudo é uma revisão bibliográfica. Verifica-se que os efeitos de exploração e dominação colonial são sentidos nos desenvolvimentos sociais e culturais que continuam a atormentar as sociedades contemporâneas. Reconhece-se que a Companhia Real Africana representou uma “oportunidade” acerca do rastreamento de fontes das estruturas de desigualdade que ainda são existentes.

**Palavras-chave:** Descoberta da América; Companhia Real Africana; Comércio no Atlântico.

### **ABSTRACT**

The “discovery of America” as a major event changed history, also expanding the most diverse relationships. As such, this study seeks to explore the conjectures that arose from the domination and exploitation aspects of the “discovery of America”. This study is a bibliographical review. It finds that

the effects of colonial exploitation and domination are felt in the social and cultural developments that continue to plague contemporary societies. It recognizes that the Royal African Company represented an “opportunity” to trace the sources of the structures of inequality that still exist.

**Keywords:** Discovery of America; Royal African Company; Atlantic trade.

## INTRODUÇÃO

As viagens de “descoberta” encantaram e encantam os mais diversos povos, porém, os aspectos e intenções de dominação e exploração, permeavam os mais diversos interesses. Neste interim, a “descoberta da América” como grande evento mudou a história, expandindo também as mais diversas relações. Sendo assim, este estudo busca explorar as conjecturas que se deram nos aspectos de dominação e exploração da “descoberta da América”. Este estudo é uma revisão bibliográfica.

## DESENVOLVIMENTO

### O CONTEXTO INICIAL

A chegada, nos anos 1490, dos primeiros europeus a América do Norte e Central reconecta ecossistemas que haviam se desenvolvido em isolamento uns dos outros por milhares de anos. No chamado Intercâmbio Colombiano vidas e economias que haviam se alterado de forma lenta no decorrer de séculos são transformadas, de repente, pelo influxo de novas colheitas, animais, tecnologias e doenças. Muitos dos efeitos não haviam sido previstos ou foram mal-entendidos tanto pelos europeus quanto pelos nativos americanos da época, mas após o primeiro desembarque não havia mais caminho de volta (HALL, 2014, p. 36).

Quando os europeus começaram a se fixar nas Américas, eles levaram consigo seus próprios animais domesticados e sua comida. Isso incluía várias espécies como frutas cítricas, uvas e bananas; café, cana-de-açúcar, arroz, aveia e trigo; gado, carneiros, porcos e cavalos. Para cultivar suas plantações e criar seus animais, os colonizadores derrubaram enormes extensões de florestas, destruindo os habitats de algumas espécies selvagens nativas no processo, acabando por contaminar, sem querer, os campos americanos com as sementes de ervas como o dente-de-leão e leitugas. O intercâmbio na outra direção levou batatas, tomates, milho doce, feijões, abóboras, abobrinha e tabaco para o Velho Mundo, além de perus e porquinhos-da-índia (BLACKBURN, 1997, p. 12).

A introdução de novos alimentos básicos transformou vidas em ambos os lados do Atlântico. As batatas e o milho, ricos em carboidratos e de fácil cultivo, ajudaram a vencer a crônica falta de alimentos na Europa e, junto com a mandioca e a batata-doce, se espalharam para a África e Ásia.

No Novo Mundo, o trigo, que cresce bem nas latitudes temperadas da América do Norte e do Sul e nas terras altas do México, acabou se tornando um cultivo fundamental para dezenas de milhões de colonizadores. A chegada de cavalos ao Novo Mundo também foi revolucionária, permitindo uma caça mais efetiva e seletiva e facilitando as viagens e o transporte (LOVEJOY, 2000, p. 17).

O impacto mais imediatamente devastador do Intercâmbio Colombiano foi depois da introdução de novas doenças nas Américas. Os colonos e as galinhas, gado, ratos negros e mosquitos que os acompanharam introduziram doenças contagiosas a um povo que não tinha nenhuma defesa natural contra elas. O sistema imunológico dos nativos americanos não era adaptado para lidar com doenças estrangeiras como varíola, sarampo, catapora, influenza, malária e febre amarela. Uma vez expostos a elas, começaram a morrer às centenas de milhares. Metade da nação Cherokee morreu numa epidemia de varíola em 1738, e algumas tribos foram totalmente dizimadas. Os exploradores europeus encontraram e levaram de volta doenças americanas, como a doença de Chagas, mas o efeito sobre as populações do Velho Mundo foi irrelevante quando comparado às consequências das doenças do Velho Mundo no Novo Mundo (RICHARDSON, 2007, p. 26).

Desde o começo, o Intercâmbio Colombiano teve uma forte determinação econômica. Mercadorias desde ouro e prata, até café, tabaco e cana-de-açúcar foram transportadas em enormes escalas, sobretudo em favor dos comerciantes europeus e dos donos de plantations (BLACKBURN, 1997, p. 21).

Muito rapidamente o comércio escravista também se tornou uma parte-chave dessa rede. O movimento de pessoas de um continente a outro, em grande volume, garantiu um contínuo suprimento de força de trabalho para a expansão de novas economias à custa de indescritíveis opressões, miséria e morte precoce para muitas gerações. As mudanças dramáticas e irreversíveis levadas a ambos os lados do Atlântico pelo Intercâmbio Colombiano continuaram a moldar vidas por séculos (HALL, 2014, p. 25).

## **A COMPANHIA REAL AFRICANA (THE ROYAL AFRICAN COMPANY)**

Há de se considerar que em 1660, a Companhia dos Aventureiros Reais da África foi fundada na Inglaterra. Seu estatuto, endossado pelo rei, dava a seus barcos o direito exclusivo de fazer o comércio na costa da África Ocidental e permitia aos seus membros construir fortes por lá, em troca de dar à Coroa inglesa metade dos lucros obtidos. Doze anos mais tarde, a companhia foi reorganizada como Companhia Real Africana (Royal African Company), agora com poderes ainda maiores: construir fortes e "fábricas" (onde os escravos eram mantidos antes de serem enviados através do Atlântico), e ter suas próprias tropas (LOVEJOY, 2000, p. 11). O significado específico da companhia se deve ao seu papel crucial na facilitação e no desenvolvimento do tráfico de escravos.

"A Companhia Real Africana vendeu uma quantidade imensa de seres humanos como mercadorias, e essa transação não foi vista como cruel, mas como uma forma legítima de comércio." (BLACKBURN, 1997, p. 22).

Ela transportou muitos milhares de africanos para uma vida de escravidão, trabalhando junto com líderes da África Ocidental para criar um mercado que durou até bem depois do seu fim em 1752, e que veria, por fim, milhões de africanos ser transferidos para viver sob trabalho forçado nas Américas (HALL, 2014, p. 18).

Logo após sua fundação, a companhia se envolveu na Segunda Guerra Holandesa, um conflito comercial em que a Holanda tomou vários fortes da Inglaterra, excluindo-os do tráfico negreiro durante a guerra. O envolvimento na guerra quase levou a Companhia dos Aventureiros Reais à falência, mas em 1672, com uma nova autorização do rei, ela se reergueu, trocou de nome, se reestruturou e garantiu o direito de levar escravos para serem vendidos na América. Prosperou, transportando cerca de 100 mil escravos entre aquele ano e 1698, quando, com a restrição do poder real pela Declaração de Direitos, ela perdeu o monopólio sobre o comércio. Depois de 1698, foi permitido a outros mercadores entrarem no comércio, desde que pagassem uma taxa de 10% de todas as suas exportações africanas (RICHARDSON, 2007, p. 14). O envolvimento de outros comerciantes fortaleceu o comércio a tal ponto que ele se tornou parte da vida mercantil britânica por todo o século XVIII.

"Em cada jornada, as embarcações da Companhia transportavam seres humanos em condições desumanas, empilhados uns sobre os outros, sem nenhuma chance de dignidade ou sobrevivência." (HALL, 2014, p. 30)

O comércio de escravos era muito mais antigo que a Companhia Real Africana. Os comerciantes portugueses no final do século XIV foram os primeiros europeus a transportar escravos a partir da África Ocidental. No século XVI, estavam levando grandes quantidades de escravos para o Brasil, para trabalhar nas plantations de cana-de-açúcar. O Brasil continuou sendo o maior destino de importação de escravos africanos, até que o comércio foi proibido. As primeiras expedições britânicas em busca de escravos foram nos anos 1560, em que mercadores compravam escravos capturados por líderes africanos. Durante o século XVII, com o crescimento da colonização inglesa, o mercado para escravos africanos cresceu, e a Companhia Real Africana se aproveitou muito disso (BLACKBURN, 1997, p. 23).

"As condições dos navios eram tão terríveis que mais da metade dos escravizados morriam antes de chegar ao destino." (RICHARDSON, 2007, p. 16)

O tráfico de escravo transatlântico rapidamente se tornou parte de uma rede triangular de comércio maior, na qual os barcos levavam escravos da África para as Américas, enchiam seus

porões de bens para levar para a Europa e levavam bens manufaturados europeus para ser vendidos na África, fechando a triangulação. Os barcos levavam mercadorias como açúcar, melão e café do Caribe para a Inglaterra, arroz, índigo, algodão e tabaco das colônias sulistas da América do Norte, e peles, madeira e rum do nordeste americano. Na rota Inglaterra-África, levavam uma série de itens como roupas, armas, ferro e cerveja. Bens como o marfim e o ouro eram levados diretamente da África para a Europa não como parte do comércio triangular, mas ainda assim impulsionando o sistema (LOVEJOY, 2000, p. 29).

A rede de comércio deu lucros enormes aos donos de plantations nas Américas, aos fabricantes na Inglaterra, bem como aos mercadores que comercializavam escravos e outros bens. Todos lucravam: dos operadores de portos aos líderes da África Ocidental, dos banqueiros que financiavam as expedições até os operários das fábricas inglesas cujos empregos dependiam das matérias-primas importadas do exterior (SOSZYNSKI, 1987, p. 46).

Como parte-chave dessa rede de comércio, o tráfico negreiro tornou possível a rápida ascensão do capitalismo ocidental no século XVIII. Até fábricas que ficavam a alguma distância dos portos comerciais da Inglaterra se envolveram. Um notável exemplo foi o negócio de fabricação de armas, que ficava no centro da Inglaterra, em núcleos urbanos como Birmingham, convenientemente próximos da oferta de ferro. Quase 150 mil pistolas, a maioria feita em fábricas no interior, eram exportadas para a África todos os anos. Quase todas eram trocadas com mercadores africanos por escravos. Os talheres ingleses de Birmingham e Sheffield também eram comercializados assim. Havia tantas pessoas interessadas no comércio triangular que ficou difícil aos políticos europeus criticar o sistema, quanto mais aboli-lo (HALL, 2014, p. 34).

O número de pessoas escravizadas e vendidas era enorme. Estima-se que quando o tráfico negreiro foi proibido na Inglaterra em 1807, os mercadores britânicos já haviam forçado algo próximo de 3 milhões de africanos à escravidão nas Américas. Um número desconhecido de pessoas nem sequer chegou à América, morrendo no percurso por causa das terríveis condições de transporte nos navios negreiros. É provável que um número ainda maior tenha sido transportado pelos portugueses para o Brasil. Navios de outras nações também levavam menos escravos. Alguns historiadores estimaram que o número total pode ter chegado a 10 milhões, se bem que outros dizem que tu ainda maior.

"As condições a bordo dos navios negreiros eram brutais, com corpos sobrepostos e a morte constante. A sobrevivência era uma raridade." (SOSZYNSKI, 1987, 52).

Os colonos espanhóis, holandeses e franceses foram os primeiros a usar o sistema de plantations no Caribe, produzindo colheitas de cana e café em enormes fazendas, ou plantations. Suas principais colônias caribenhas incluíam Cuba (uma colônia da Espanha), Haiti (França) e as Antilhas Holandesas (Holanda). O uso de trabalhadores escravos nessas plantations dava grandes lucros aos seus donos. A presença britânica na área aumentou no século XVII, quando a colônia

britânica de maior sucesso era Barbados, onde havia 46 mil escravos por volta dos anos 1680. No século XVIII, também houve um boom de açúcar na Jamaica (BLACKBURN, 1997, 37).

A maior parte da população nativa foi morta pelas conquistas europeias, e os trabalhadores europeus não se adaptaram bem às condições locais, assim os donos das plantations dependiam cada vez mais da implacável exploração dos escravos. A escravidão também era disseminada nas colônias da América do Norte, sobretudo nas áreas do sul onde se cultivava tabaco, por exemplo, nas plantations. Os escravos eram, com frequência, tratados como objetos não humanos, forçados ao trabalho e sujeitos a crueldades como surras, marcação a ferro ou piores (RICHARDSON, 2007, p. 21).

"O tráfico de escravos não foi apenas um crime contra a humanidade, mas uma das maiores atrocidades já cometidas em nome do lucro." (LOVEJOY, 2000, p.33)

Os colonizadores da Europa também praticavam a escravidão além do triângulo comercial do Atlântico. Os holandeses foram os primeiros no comércio de escravos no sudeste asiático, e também comercializavam pelo oceano Índico para áreas como Madagascar e Ilhas Maurício. A maior parte desse comércio era conduzida sob os auspícios da Companhia das Índias Orientais, que tinha sua sede na Ilha de Jacarta, conhecida pelos holandeses como Batávia, além de uma base em Sri Lanka. A partir desses pontos eles transportavam escravos por todo o oceano Índico, do leste da Indonésia até o sul da África. Depois que portugueses e ingleses estabeleceram suas bases, também passou a haver um comércio adicional de escravos pela costa da Índia (SOSZYNSKI, 1987, p. 53).

O tráfico negreiro não era feito apenas pelos europeus. Os mercadores muçulmanos também transportavam escravos do leste da África para vendê-los em outras partes do mundo muçulmano.

No entanto, o comércio triangular era um elemento crucial na criação de uma economia global movida pelos europeus e suas crias coloniais para seu próprio lucro. Ele permitiu um fenomenal crescimento na riqueza dos países que faziam o comércio. Na Inglaterra, por exemplo, o valor do comércio exterior subiu de £10 milhões no começo do século XVIII para £40 milhões no final. Mas o custo do comércio de escravos, que influenciou padrões de pensamento e comportamento nos séculos seguintes, continua incalculável até hoje.

A aprovação, em 1807, da Lei Proibindo a Importação de Escravos nos EUA e da Lei da Abolição do Comércio de Escravos na Inglaterra marcou uma mudança radical no pensamento ocidental. No final dos anos 1780, o comércio de escravos ainda era considerado uma atividade econômica "natural". Tanto os recém-constituídos EUA, "concebidos em liberdade", como as colônias europeias no Caribe dependiam do trabalho escravo, que era facilmente obtido na África Ocidental. O Brasil, governado pelos portugueses, dependia ainda mais dos escravos. E a Inglaterra, em especial, se viu numa posição desconfortavelmente parecida (RICHARDSON, 2007, p. 18).

Não apenas a escravidão nunca tinha sido legal por lá - um ponto que foi bastante reforçado em 1772, naquele que ficou conhecido como o Caso Somersett, que definiu que qualquer escravo

estaria livre assim que pisasse em solo britânico, como os britânicos se orgulhavam de sua firme defesa de tais liberdades fundamentais. Mesmo assim, a Inglaterra era, sem dúvida, a líder no Ocidente do mercado de escravos. Foi essa contradição que ofendeu a sensibilidade política tanto dos religiosos quanto dos iluministas (HALL, 2014, p. 28). Para políticos avançados e ativos como William Wilberforce e Thomas Clarkson, a abolição da escravidão se tornou crucial. Uma campanha muito efetiva foi lançada e, apesar de forte oposição, rapidamente ganhou o apoio da grande massa e do Parlamento. Em boa parte do século XIX, a Marinha Real esteve na dianteira da campanha para interceptar os que ainda estivessem envolvidos no comércio de escravos.

Se por um lado a Inglaterra assumiu a liderança, o movimento tinha apoio importante em outros lugares. A revolucionária Convenção Nacional Francesa aboliu a escravidão em 1794 (apesar de isso ter sido parcialmente mudado por Napoleão em 1802). Diferente do Brasil, onde a escravidão só foi extinta em 1888, todos os Estados recém-independentes que surgiram na América Latina após 1810 também baniram a escravidão.

Foi só em 1833 que a própria escravidão, não só o comércio, se tornou ilegal no Império Britânico.

Independente dos esforços de um novo grupo de ativistas, como Elizabeth Heyrick, o motivo não foi exclusivamente humanitário. A revolta no Haiti, que começou em 1791 e levou à independência do país em 1804, deixou o Ocidente desconfortavelmente ciente de que qualquer tipo de levante parecido seria difícil de reprimir. Uma revolta escrava na Jamaica (dominada pelos britânicos) em 1831 confirmou esse temor: no longo prazo, libertar os escravos seria menos problemático que mantê-los cativos (BLACKBURN, 1997, p. 25).

OS EUA, progressista e em expansão, continuou sendo a grande e problemática ferida. Quanto mais os abolicionistas nos seus estados do Norte denunciavam a escravidão, mais os estados do Sul, cujas economias agrárias dependiam do trabalho escravo, se esforçavam por mantê-la (LOVEJOY, 2000, p. 31).

Seria preciso uma guerra civil de quatro anos e 670 mil mortos para resolver a questão.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história da Companhia Real Africana (Royal African Company), que pode ser considerada por alguns como um tanto obscura, dado que ilustra a mistura entre interesses econômicos e degradação da dignidade humana, revela que, ao longo do curso da formação do comércio transatlântico, essas duas dimensões estavam em jogo, acelerando a dinâmica colonial e a lógica de práticas que carregam marcas profundas na história. O sistema instituído pelo conjunto da Companhia é emblemático de uma ordem econômica na qual o homem é apenas um meio para um fim. Seus passos devem incitar a razão para refletir sobre como o lucro e o poder conseguiram

silenciar os princípios elementares da humanidade. Seus efeitos são sentidos nos desenvolvimentos sociais e culturais que continuam a atormentar as sociedades contemporâneas. É um reconhecimento do que a Companhia Real Africana representou que encontramos uma oportunidade de rastrear as fontes das estruturas de desigualdade ainda existentes e enfatizar o fato sobre a necessidade de colocar em prática valores éticos na construção do futuro.

## REFERÊNCIAS

BLACKBURN, R. **The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern 1492-1800**. London: Verso, 1997.

HALL, C. **The Business of Slavery and the Rise of Capitalism**. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

LOVEJOY, P. E. **The Transatlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

RICHARDSON, D. **The British Slave Trade: Abolition, Justice and Memory**. Liverpool: Liverpool University Press, 2007.

SOSZYNSKI, J.M. **The Middle Passage and the African Slave Trade**. Boston: Beacon Press, 1987.