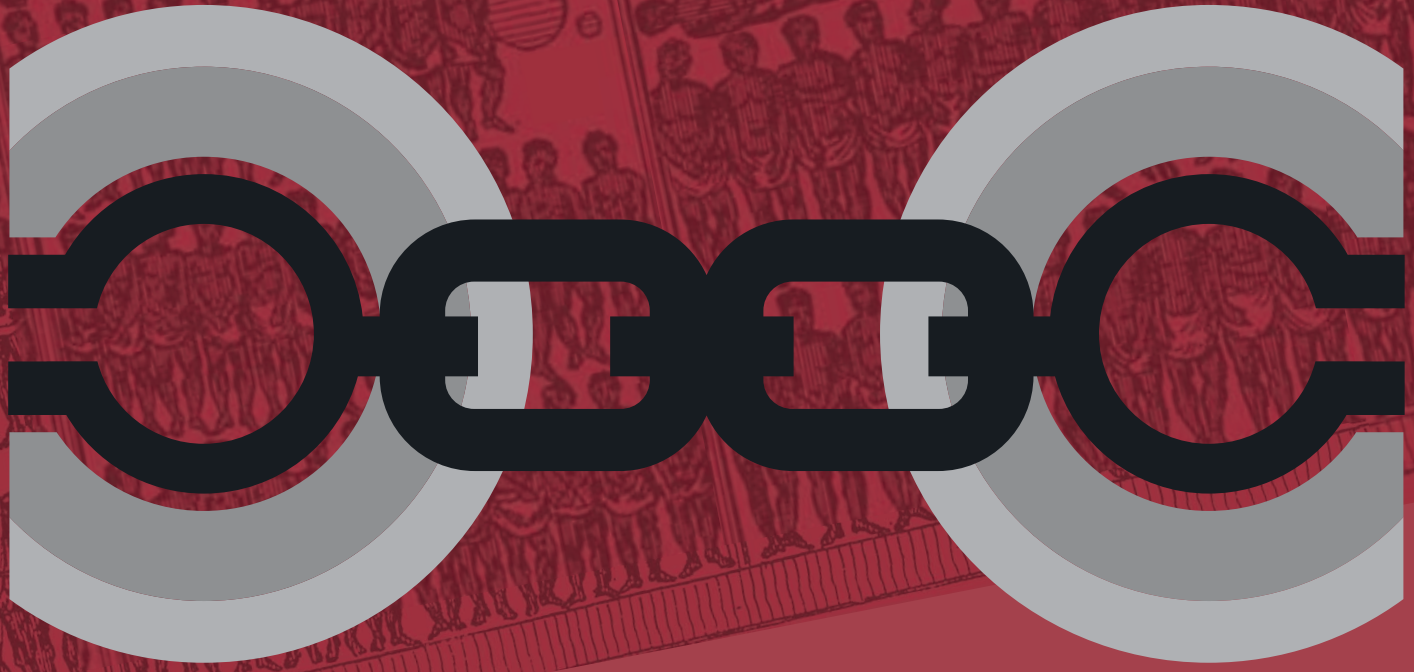
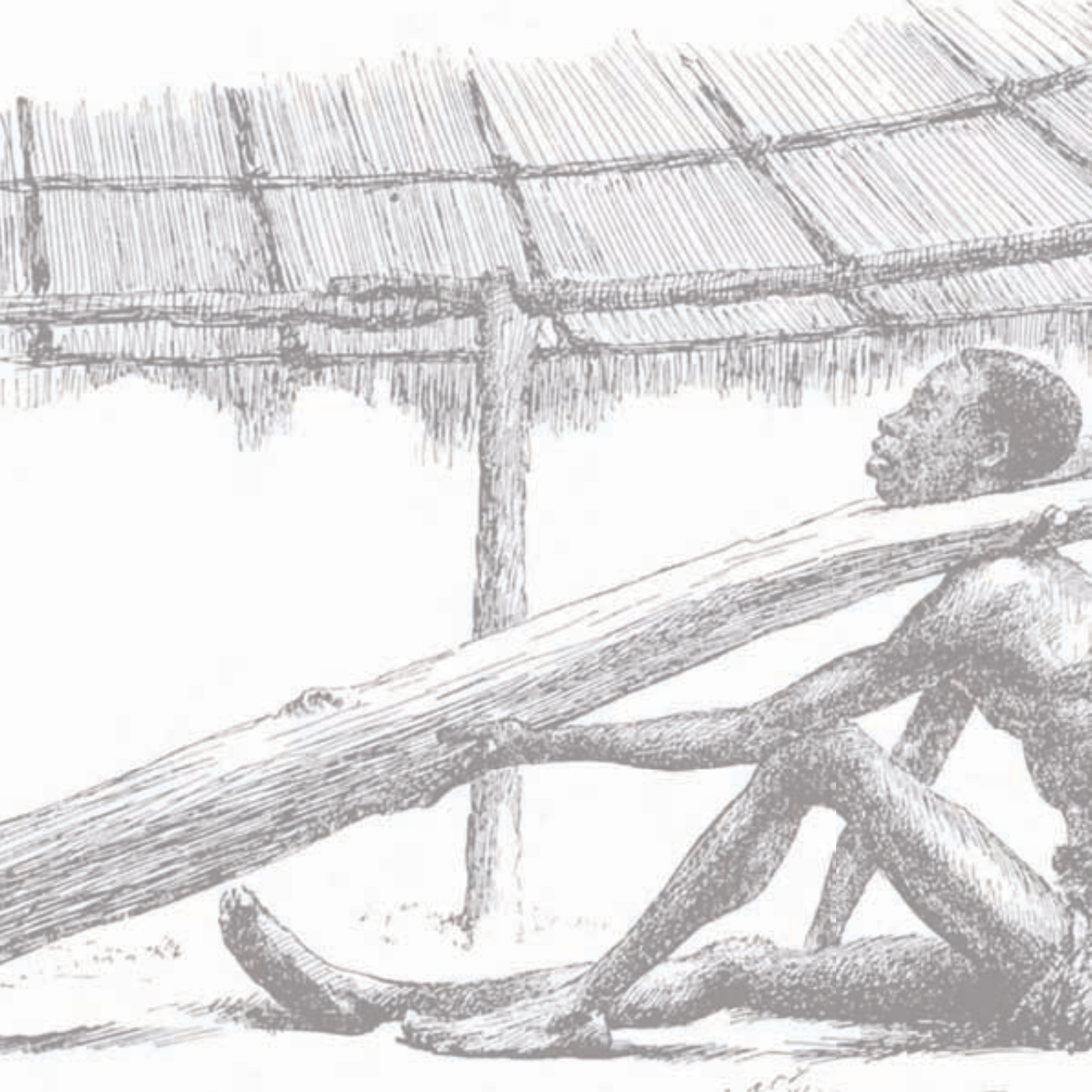
MEMORIAL DA ESCRAVATURA E DO TRÁFICO NEGREIRO

Cacheu, Guiné-Bissau





Escravatura
e Tráfico Negreiro

Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro
Cacheu, Guiné-Bissau

Julho 2016

ÍNDICE

5	Prefácio
7	Apresentação
9	Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro
11	O Espaço Africano
15	A Presença Portuguesa
19	Escravos em Terra
23	Navios Negreiros
27	Pidgin e Crioulo
29	Sistemas de Comércio
35	Decadência de Cacheu
37	Abolição da Escravatura
43	A construção do Racismo
45	Novas formas de Servidão
53	Cronologia
65	Bibliografia

Máscara/pendente da Rainha-mãe, em marfim, ferro e cobre, princípio do século XVI, Benim. Na tiara e colar encontram-se representações de navegadores/comerciantes portugueses.
Metropolitan Museum of Art, Nova Iorque, Estados Unidos da América

PREFÁCIO

ACERCA DA ESCRAVATURA E DO TRÁFICO NEGREIRO

Na história mundial da Escravatura, sistema de dominação dos homens que marcou as sociedades em momentos históricos precisos, a vertente do tráfico negreiro atlântico apresenta múltiplas singularidades: a sua longa duração – mais de quatro séculos; a amplitude espacial – vários continentes foram historicamente marcados por este fenómeno de violência; a especificidade das vítimas – homens, mulheres e crianças; a sua legitimação ideológica – a desvalorização cultural da África e dos Africanos traduzida na construção da ideologia do racismo anti-Negro e da sua organização jurídica.

Se os debates consagrados a este fenómeno histórico, que envolveu milhares de seres humanos, têm vindo a esclarecer problemas e a abrir caminhos do conhecimento, estamos ainda longe de conhecer a sua dimensão social, económica, ideológica e cultural nas diferentes regiões do mundo. Estudar a violência esclavagista europeia e as suas consequências históricas é uma tarefa difícil mas necessária, que obriga a estudos rigorosos sobre as relações e os mecanismos estabelecidos para assegurar a desumanização dos Africanos transformados em mercadorias.

As formas africanas de escravatura, isto é, de dependência dos homens segundo os processos de poder e de dominação existentes, revestiam-se de características definidas pela organização social, onde o critério do parentesco assumia um lugar central na vida das populações, condicionando as práticas económicas e implicando a sua integração nas estruturas familiares. O parentesco permitia tornar flexível o sistema e repelir as formas violentas de exclusão. A escravização dos Africanos levada a cabo pelos Europeus alterou estes parâmetros, retirando-lhes as suas qualidades humanas para os mercantilizar, modificando-lhes o corpo, apagando as suas marcas identitárias e introduzindo marcadores que os coisificavam.

Arrancados ao seu espaço familiar, social, religioso, cultural, territorial, os Africanos escravizados foram transferidos para outros mundos, onde a sua utilização constituiu um fator económico decisivo de criação de riqueza, levando também ao aparecimento de novas formas culturais, que irromperam e marcaram o mundo. O negreiro e o esclavagista, interessados na vertente económica do escravo, não puderam eliminar culturas, valores, divindades que os homens carregavam consigo e que lhes permitiram sobreviver, resistir e reconstruir identidades inéditas em espaços hostis e violentos.

O comércio negreiro europeu, gerador de lucros fabulosos, que retirou de África milhões de seres humanos, representou uma desestruturação das formas de organização de muitas sociedades africanas. Este comércio exterior de escravos, resultado da intervenção dos esclavagistas, legitimados por ideologias e apoiados pelo Cristianismo, contou também com a adesão de inúmeras chefias africanas que participaram nestas operações comerciais, procurando extrair benefícios para consolidar os seus poderes nos planos simbólico e político, mas tam-

bém económico, o que tornou o fenómeno mais complexo e ainda hoje marcado por uma grande fragilidade no campo do conhecimento.

Também a abolição do tráfico negreiro e da escravatura, que se verificaram no século XIX, não significaram o fim das operações de violência, que se metamorfosearam no século XX em outras formas de dominação dos Africanos. A maneira como fora organizada a economia colonial dos impérios europeus renovados numa lógica de ocupação dos espaços e de exploração das suas riquezas, traduziu-se na organização de novos sistemas de trabalho justificados pelas ideologias coloniais e redutores da humanidade africana.

Se hoje o fenómeno adquiriu uma consciência mundial, a escravatura atual e o tráfico de pessoas constituem uma violação da dignidade humana, impondo uma reflexão profunda, que conta com a intervenção ativa de uma diáspora africana que, através do mundo, mostra de forma inequívoca a força da uma africanidade global e as formas sempre renovadas de uma identidade de matriz africana.

Isabel Castro Henriques

Desenho de um escravo com corda em redor do pescoço.
George Schweinfurth, The Heart of Africa, 1874, in http://hitchcock.itc.virginia.edu

APRESENTAÇÃO

A Escravatura e o Tráfico Negreiro constituem uma marca indelével na História da Humanidade. Ao longo de quatro séculos, mais de 12 milhões de africanos foram capturados, reduzidos a mercadorias e transportados para outros continentes.

O projeto de instalação em Cacheu, na Guiné-Bissau, do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro e da sua exposição permanente pretende, precisamente, evocar e narrar momentos marcantes dessas realidades, preservando a sua memória e fornecendo aos visitantes instrumentos de compreensão e de repúdio.

Nos tempos atuais, têm surgido novas formas de servidão, que importa igualmente combater em nome dos direitos da pessoa humana, em nome dos direitos dos cidadãos conscientes que queremos ser.

Esta atualidade do tema suscitou o empenho de várias organizações e indivíduos na materialização do projeto, envolvendo diferentes saberes e capacidades com vista ao arranque de um Memorial que seja ativamente participado pela comunidade e que saiba, em simultâneo, inscrever-se no roteiro internacional de pesquisas e de estudos sobre a escravatura e o tráfico negreiro.

Não foi um projeto fácil. E, em boa verdade, ainda importa continuá-lo, fortalecendo as suas valências e melhorando as suas competências. Inaugurado o edifício principal do Memorial e instalada a sua exposição permanente, consideramos essencial prosseguir o caminho já percorrido e robustecer os laços de cooperação estabelecidos.

A realização do projeto do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro, em Cacheu, foi possível mediante a colaboração entre a ONGD guineense **Acção para o Desenvolvimento** (AD), a **Associazione Interpreti Naturalistici** (AIN), de Itália, a **COAJOQ**, Cooperativa Agropecuária de Jovens Quadros, com sede na Região de Cacheu, e a **Fundação Mário Soares**, de Portugal.

Nesse âmbito, importa ainda destacar o papel dos projetistas Arqtos. Daniela Ermano e João Carrasco e Eng. Tiago Serralheiro, cujo trabalho permitiu conceber e realizar um projeto inovador e de grande qualidade estética e funcional.

Por outro lado, agradecemos o apoio e a direção científica da Prof.ª Doutora Isabel Castro Henriques e a colaboração do Prof. Doutor Philip Havik, que ajudaram a tornar possível o projeto museológico e a abordagem dos respetivos conteúdos.

Finalmente, refira-se o apoio inicial da **UNESCO**, o financiamento prestado pela **União Europeia**, pela AD-Acção para o Desenvolvimento e pela Fundação Mário Soares e ainda a atribuição pela Comunidade dos Países de Língua Portuguesa do seu **Alto Patrocínio**.

Agora, há que avançar e garantir que a Memória Histórica que aqui se celebra é um passo essencial para o Futuro.

Tomane Camara, Diretor Executivo da AD - Acção para o Desenvolvimento

Claudio Arbore, Presidente da AIN - Associazione Interpreti Naturalistici

Leandro Pinto Júnior, da COAJOQ - Cooperativa Agropecuária de Jovens Quadros

Alfredo Caldeira, Administrador do Arquivo & Biblioteca da Fundação Mário Soares

Aspeto da varanda e escada do pátio interior do Memorial em construção, abril de 2016.

MEMORIAL DA ESCRAVATURA E DO TRÁFICO NEGREIRO

O **memorial da escravatura e do Tráfico Negreiro** em Cacheu, agora inaugurado, é o culminar de um longo caminho cuja génese poderá ser encontrada em Novembro de 2010, aquando da realização do 1.º Festival Quilombola em Cacheu, com apoio da União Europeia no âmbito do projeto *Percurso dos Quilombos.*

Nessa data, e por iniciativa da ONGD guineense Ação para o Desenvolvimento (AD) e, em particular, do seu então diretor executivo, o Eng.º Carlos Schwarz, o nosso saudoso "Pepito", teve lugar um acontecimento inédito e de suma importância: descendentes de antigos escravos, levados das costas da Guiné-Bissau para o Brasil, fugidos das plantações e engenhos, organizados em comunidades autónomas (os chamados "Quilombos"), visitaram as terras dos seus antepassados, numa celebração cultural das suas raízes ancestrais.

Carlos Schwarz, Pepito (1949-2014).
Fotografia de Ernst Schade

Face ao sucesso deste evento, e de forma metódica, desde logo a AD, em parceria com a AIN - Associazione Interpreti Naturalistici (representada pelo seu Presidente, Dr. Claudio Arbore), encetou os primeiros esforços no sentido de instalar um equipamento cultural permanente, que pudesse evocar a cruel realidade que foi o comércio de escravos, ao mesmo tempo que dinamizava, com as populações locais, iniciativas culturais e de apoio ao desenvolvimento. O documento de síntese do projeto "Cacheu caminho de Escravos" foi entregue à União Europeia no dia 27 de Fevereiro 2012, vindo a ser aprovado no final desse ano.

Aspeto do edifício em ruínas, reabilitado para instalação do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro, Cacheu, Guiné-Bissau.

Entretanto, com uma pequena verba da UNESCO, foi viabilizada a deslocação a Cacheu do Arq.º João Carrasco e do Dr. Victor Ramos (da Fundação Mário Soares) com vista a proceder ao levantamento arquitetónico de um edifício em ruínas – antiga Casa Gouveia, posteriormente Armazéns do Povo – onde hoje se encontra instalado este Memorial, e debater os próximos passos. Estavam lançadas as bases.

Assim, o Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro em Cacheu pretende valorizar a memória de uma realidade que marcou profundamente os países africanos e ainda hoje permanece com grande acuidade nas sociedades dilaceradas pelo tráfico negreiro.

Inscreve-se também na procura da descentralização de oportunidades de desenvolvimento, mobilizando as populações locais pela criação de oportunidades aliciantes e convidando igualmente as populações dos centros urbanos e internacionais a redescobrir *in loco* a história e as riquezas da região de Cacheu e dos seus habitantes.

O percurso para a materialização do Memorial revelou-se contudo moroso. Assegurado o apoio financeiro da União Europeia e a cedência do edifício por parte do Governo Guineense (fevereiro de 2013), e encontrados os parceiros locais e internacionais (Cooperativa Agropecuária de Jovens Quadros, COAJOQ, Guiné-Bissau; Associazione Interpreti Naturalistici, AIN, Itália; Fundação Mário Soares, FMS, Portugal), iniciaram-se então os primeiros trabalhos de recuperação do complexo.

Tratando-se de um edifício histórico, tornou-se necessário implementar técnicas nunca antes usadas no país (como o encamisamento das paredes com uma lâmina de betão armado) e recorrer à aquisição em Portugal da maioria dos materiais de construção. Esta solução, imprescindível, tornou não apenas mais onerosa toda a obra, como sobretudo, e igualmente, mais demorada. Acresce que os técnicos responsáveis (Arq.ª Daniela Ermano, Arq.º João Carrasco e Eng.º Tiago Serralheiro) se encontravam em Portugal, vendo-se obrigados, por questões orçamentais e logísticas, a limitar ao mínimo as suas deslocações à obra.

A obra fez-se. Parcialmente. Importa referir que o edifício que hoje alberga esta exposição é apenas parte de um todo que incluirá igualmente um pavilhão multiusos, salas de formação e residências para investigadores, entre outras valências.

Sublinhe-se ainda que se pretende enriquecer este pequeno espaço museológico com contribuições da comunidade local, numa relação dinâmica e inclusiva. Estes trabalhos já começaram, novamente com o apoio fundamental da União Europeia, no âmbito do projeto *Cacheu de si cultura i istoria*.

Há mais de 500 anos partiram destas costas homens-mercadoria. Hoje, homens livres, esperamos contar aqui parte da sua história.

Planta do projeto de implantação do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro.
Projeto de arquitetura de Daniela Ermano e João Carrasco e de engenharia de Tiago Serralheiro

O ESPAÇO AFRICANO

VISÕES PORTUGUESAS

Valentim fernandes, cronista do fim do século XV e início XVI, que se apoiou em descrições de alguns navegadores, fornece-nos uma ideia do povoamento da região da atual Guiné-Bissau. Numa primeira descrição do Rio de São Domingos (hoje Rio Cacheu) e de Cacheu, ou Caticheu ("o lugar onde nos descansamos" em Banhun), escreveu:
Em frente deste esteiro deste Rio de São Domingos contra a banda do Sul está uma terra que se chama Caticheo e tem rei sobre si, é terra muito abastada como a outra [refere-se ao Rio Casamança e à terra dos Banhuns]. *E tem também feira e vão à feira dos Banhuns e os Banhuns a estes e se presta de grandes amizades, porém é lugar sobre si e tem todas as ordenações da sua idolatria como os Banhuns e há de uma terra e outra três léguas por mar.*

Página do prólogo de "Esmeraldo de situ orbis" (1506), da autoria do cosmógrafo português Duarte Pacheco Pereira.
Biblioteca Nacional de Portugal

Também o cabo-verdiano André Álvares de Almada, no seu "Tratado breve dos rios de Guiné do Cabo-Verde" (1594), dá voz a outras descrições de navegadores:
As casas da dita povoação [do Rei dos Buramos, também chamados Papéis naquela altura – refere-se aos Manjacos da zona de Cacheu] *são de taipa como as do Casamança, delas sobradadas, cobertas de olas, com grandes cercas de pau fincados a pique, feito um muro de palha a que chamam tapadas, e por dentro destas cercas vão as casas por dentro, segundo as posses dos moradores*. E acrescenta que o rei que mora naquela tabanca se chama Chapala "o principal deste rio" (Rio de São Domingos ou Cacheu). Chapala foi quem autorizou a fortificação de Cacheu em 1588.

Segundo Álvares de Almada, a arquitetura das casas nas povoações na zona (por ex., dos Manjacos nas ilhas de Jeta e Pecixe) era influenciada pelos ataques frequentes dos Bijagós, com vista à captura e escravização dos locais, mais tarde vendidos a negreiros europeus: as casas *são muito boas e são mais labirintos que casas. E fazem nas desta maneira por causa de uma nação de negros chamados Bijagós, que habitam em umas ilhas de frente destes Buramos, ao Sul desta terra (...); os quais tem continuadamente guerra com estes, e dão muitas vezes neles, fazendo muitas presas. É por esse respeito que tem as casas desta maneira, para embaraçarem os inimigos e se acolherem.*

Habitação Felupe em Bolor.
Fotografia de Patrício Ribeiro, 2015

Adiante, refere as casas dos Manjacos das Ilhetas: *Tem para negros boas casas de taipas ou adobes, redondas, cobertos por cima das folhas dos cibes, a que chamam na nossa Índia Oriental olas, e são grandes e boas, e com tantas portas e repartidas de maneira que ficam sendo mais labirintos que casas.*

Nas descrições de outros lugares, inclui ainda referências a tabancas, como as dos Biafadas: *Vivem aparatadas em casas de taipa, cobertas de palha, às quais chamam cá se chama entre nós quintas, chamam eles apolónias. E há algumas de alguns fidalgos muito grandes, de muitas casas. E as mais delas ou todas, se fazem a par de umas arvores muito grandes, chamadas poilões, á sombra das quais fazem os seus juízos e consistórios.*

Estas foram as visões dos espaços africanos com que os portugueses se depararam e que rapidamente haveriam de se alterar.

Página do "Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo-Verde desde os Rios de Sanagá até aos Baixos de St.ª Ana; de todas as Nações de Negros que há na dita Costa, e de seus Costumes, Armas, Trajes, Juramentos e Guerras" (1594), de André Alvares de Almada.
Biblioteca Nacional de Portugal

POVOS E CULTURAS

O **ESPAÇO GEOGRÁFICO** onde atualmente se encontra a Guiné-Bissau, bem como a sub-região da Senegâmbia onde está inserida, foi alvo, ao longo de muitos séculos, de intensas disputas entre diferentes unidades étnico-políticas africanas.

As diferentes etnias que se foram instalando no território (Balantas, Fulas, Manjacos, Mandingas, Papéis, Bijagós, etc.) mantiveram relações entre elas e com grupos vizinhos, mais ou menos longínquos, através da atividade comercial local, regional ou integrada no comércio de longa distância. Esse comércio, essencialmente para consumo interno, coexistia com redes comerciais inter-regionais, controladas pelas unidades imperiais dominantes.

Aquando da chegada dos navegadores portugueses no século XVI, foi com o Império do Mali, então dominante na região, que se estabeleceram as primeiras relações pacíficas: em 1556, Diogo Gomes sobe o rio Gâmbia e alcança o mercado de Cantor, um entreposto do comércio do ouro do Mali.

Este era um império à beira do fim. Disputas sucessórias e problemas financeiros levaram à ascensão de Gao, uma antiga dependência do Mali, agora unificada como Império Songhai, que gradualmente irá dominar toda a região. Paralelamente, também o Reino Mandinga do Gabú conquis-

tou a sua autonomia em 1537, com Sami Koli a tornar-se o seu primeiro monarca.

Pormenor do Atlas Catalão de Abraão Cresques, 1375. Ao centro, Musa Keita I, o 10.º "Mansa" (sultão ou imperador) do Império do Mali, segurando uma pepita de ouro, uma das principais fontes do poderio imperial.
Bibliothèque National de France

Pouco depois, contudo, a batalha de Tondibi, em 1591, marcou o fim do Império Songhai. Sob o comando de Judar Pasha, um eunuco nascido em Espanha, mas raptado e criado em Marrocos, forças do Sultão Ahmad I al-Mansur remetem o povo Songhai para o pequeno reino de Dendi, deixando esta vasta sub-região dispersa entre pequenas unidades, controladas na sua grande maioria pelo Império do Gabú.

A hegemonia Mandinga do Gabú manteve-se até finais do século XIX. Expandindo-se agressivamente para territórios Wolof, Serer e Fula, alimentaram, para seu proveito, a crescente procura de escravos por parte das potências europeias, enviando milhares de súbditos, em particular Fulas, para uma vida de escravatura nas Américas. Com a criação, em 1727, do Imanato do Futa Djalon, a resistência Fula intensifica-se, culminando na Batalha de Kansala, em 1867, de que resulta o fim do Império do Gabú.

Este conturbado percurso, autêntico cadinho étnico com múltiplas vagas migratórias, originou o mosaico humano que perdura até aos nossos dias, apesar do traçado artificial das fronteiras da atual Guiné-Bissau, estabelecido pela Convenção luso-francesa de 1886, e das "campanhas de pacificação", já em pleno século XX.

Tal diversidade étnica traduziu-se, também, nos costumes e culturas, assim como na natureza das suas atividades económicas predominantes (agricultura, pastorícia, pesca), nas diferentes línguas maternas e na organização social e religiosa próprias.

Brasão de Fernão Gomes de Mina, Livro do Armeiro-Mor, de João do Cró, 1509.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo

A PRESENÇA PORTUGUESA

A CHEGADA DOS PORTUGUESES à região da Guiné insere-se no processo da expansão iniciada no norte de África, a partir da conquista de Ceuta, em 1415, cuja concretização foi possível graças a um conjunto de fatores de natureza diversa (económicos, políticos, sociais e religiosos), em que se destacam os avanços tecnológicos no domínio das técnicas de construção naval e de navegação.

Portugal conseguiu assim levar a cabo viagens de exploração da costa africana que permitiram cartografar as terras do litoral, identificar os povos e os seus sistemas de organização e reconhecer as mercadorias capazes de assegurar a rentabilidade do empreendimento, como ouro, marfim, escravos, gatos de algália, goma-arábica, malagueta ou pimenta-de-rabo.

Os navegadores portugueses dominaram progressivamente rotas comerciais lucrativas, instalando entrepostos comerciais em lugares estratégicos, cada vez mais a sul, gradualmente fortificados, reforçando a presença dominante exclusiva que lhes fora reconhecida pela Santa Sé.

A descoberta das ilhas de Cabo Verde, entre 1456 e 1462, e de São Tomé e Príncipe, em 1470, a busca de um caminho marítimo para a Índia e o acesso direto aos mercados asiáticos de especiarias - o que veio a concretizar-se com Vasco da Gama a partir de 1498 -, e a chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil em 1500, constituem os avanços fundamentais da expansão portuguesa até ao início do século XVI.

Carta da África Ocidental, incluída no atlas do cartógrafo português Lázaro Luís, 1563.
Academia das Ciências de Lisboa

A "ÁFRICA NEGRA"

E esta gente *desta terra verde é toda negra e por isso é chamada terra de negros ou terra da Guiné, por cujo azo os homens e mulheres dela são chamados de Guinéus que quer dizer o mesmo que negros* (Gomes Eanes de Zurara, Crónica do descobrimento e conquista da Guiné, 1453).

Após a tomada de Ceuta e a chegada aos arquipélagos atlânticos (Canárias, Madeira e Açores), em paralelo com avanços e recuos na costa ocidental marroquina, Gil Eanes dobra, em 1434, o Cabo Bojador, até então conhecido como *Cabo do Medo*, no Saara Ocidental, o primeiro grande obstáculo naútico na viagem para sul.

Anos depois, em 1441, Nuno Tristão e Antão Gonçalves navegam para sul do Cabo Branco, permanecendo cerca de dois anos nas águas do noroeste africano, avançando até ao rio do Ouro, onde adquirem ouro em pó, seguindo depois para o Golfo de Arguim, na atual Mauritânia, onde se apossam de 28 escravos, construindo, em 1461, a feitoria e castelo de Arguim, que viria a constituir uma base para as expedições à *terra dos negros*, ou seja, à Senegâmbia e aos seus cursos fluviais.

Desconhece-se quem terá sido o primeiro navegador a atingir a costa da atual Guiné-Bissau (Álvaro Fernandes ou Nuno Tristão), mas sabe-se que em 1446 entram no rio Cacheu, onde desembarcam, ignorando-se porém pormenores da sua instalação. Muitas destas navegações envolviam a Coroa, em especial o Infante D. Henrique, mas também interesses privados, sabendo-se que, até 1460, data da morte do Infante, todo o litoral até à atual Serra Leoa foi explorado com algum detalhe, incluindo inúmeras incursões nos rios da região.

Chronica do descobrimento e conquista de Guiné, de Gomes Eanes de Zurara, 1452-1453. Esta edição, publicada em Paris, em 1841, inclui retrato do Infante D. Henrique.
Biblioteca Nacional de Portugal

Em 1468, o rei D. Afonso V celebrou um contrato de monopólio do *resgate e trato* da Guiné com o mercador Fernão Gomes, que veio a alargar a penetração no Golfo da Guiné, aumentando a captura de escravos, que se vai tornando rapidamente uma das mercadorias mais rentáveis do comércio ao longo da costa ocidental de África.

Por outro lado, a construção, em 1482, do Castelo de São Jorge de Mina, na "Costa do Ouro", representa um passo decisivo no domínio português das trocas comerciais com os potentados locais, ao mesmo tempo que o povoamento metropolitano das ilhas de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe implicou o transporte para essas colónias agrícolas de mão-de-obra escrava, resgatada nas costas adjacentes.

GUINÉ E CABO VERDE

APÓS A DESCOBERTA das dez ilhas do arquipélago de Cabo Verde, a Coroa portuguesa procedeu de imediato ao seu povoamento, sobretudo nas ilhas de Santiago (na zona que viria a ser a cidade de Ribeira Grande, hoje conhecida como Cidade Velha) e do Fogo.

O rei de Portugal adotou o sistema de Capitães-Donatários, delegando poderes em nobres da sua confiança. Só muito mais tarde, a partir das reformas pombalinas do século XVIII, e num contexto generalizado de centralização do poder, é que a Coroa entrou diretamente na administração das terras.

Com recurso a mão-de-obra escrava oriunda da vizinha costa da Guiné, os portugueses iniciaram então a exploração da cultura de cana-de-açúcar, algodão e árvores de fruto (em Santiago), vinha (no Fogo), e, mais tarde, nas ilhas da Boavista e Maio, a criação de gado. Apesar disso, a valorização económica das ilhas foi sempre indissociável do litoral africano da *Guiné do Cabo Verde*.

Detalhe de um pano d'obra manjaco, datado do início do século XX.

Portugueses mestiços nascidos em Cabo Verde substituiram rapidamente os *reinóis* como *lançados* na Senegâmbia, graças às imunidades adquiridas relativamente a doenças tropicais, bem como ao domínio do crioulo e das diferentes línguas, imprescindíveis no desenvolvimento de relações comerciais com as populações locais.

Nas últimas décadas do século XV, a expansão deste comércio caboverdiano associado aos *lançados* estabelecidos no *hinterland* continental levou a numerosas queixas por parte dos mercadores portugueses a quem a Coroa havia concedido monopólios comerciais na zona. Apesar das proibições régias, este comércio floresceu ao longo dos séculos seguintes, e embora pouco mencionado nas fontes portuguesas, outros relatos da época dão-nos uma possível imagem da dimensão do negócio:
O comércio que chamamos costeiro é efectuado sobretudo, em pequenas embarcações, por portugueses que vivem na ilha de Santiago. Primeiro carregam-nas com sal, que convenientemente obtêm por quase nada nas ilhas de Maio e Sal, e depois navegam para Serra Leoa onde o trocam por ouro, marfim e noz de cola. Daí seguem para Joala e Porto d'Ale Cin Senegal [no atual Senegal]*, onde trocam parte da noz de cola por panos de algodão. Por vezes também trocam marfim obtido na Serra Leoa por panos de Cabo Verde. Daí navegam rumo a Cacheu onde trocam o resto da noz de cola e restantes bens por escravos* (Relato de Dierick Ruiters, navegador holandês, em 1623).

Os principais produtos utilizados nas trocas efetuadas no litoral africano para a aquisição de escravos incluíam sal, cavalos, produtos agrícolas, tabaco, aguardente e panos caboverdianos, sendo que estes três últimos se mantiveram no topo das trocas comerciais até finais do século XIX.

FORTE DE CACHEU

O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS, que se inicia por volta de 1500, tem nas ilhas de Cabo Verde (em particular, Santiago) o primeiro ponto de partida dos navios negreiros com destino às Américas, constituindo Cacheu, assim como as restantes praças portuguesas na costa da Senegâmbia, pontos de captura/compra de escravos, posteriormente transportados para Cabo Verde, que funcionava assim como entreposto comercial. Contudo, e principalmente a partir da construção do fortim e feitoria de Cacheu, a importância de Ribeira Grande vai decrescendo no comércio de escravos, vindo Cacheu a ocupar rapidamente esse papel central no tráfico negreiro.

A resistência à implantação portuguesa foi uma realidade sempre presente: logo em 1590, os habitantes da região atacaram a fortificação numa batalha que durou 3 dias. Após a vitória, o local passou a ser designado por "Nossa Senhora do Vencimento". Mesmo sob domínio espanhol (1580-1640), os portugueses, a partir desta vitória, encetaram esforços cada vez mais consistentes para tornar Cacheu um ponto-chave da sua implantação na região. Entre 1614 e 1625 uma série de determinações régias lançaram as bases legais para o estabelecimento definitivo da Capitania de Cacheu.

Definida a estrutura administrativa de Cacheu, a Coroa portuguesa nomeou em 1641, Gonçalo Gambôa de Ayala para Capitão-Mor.

Partindo de Lisboa nesse mesmo ano, Ayala levou consigo quatro carpinteiros, quatro pedreiros e uma grande quantidade de pedra, tijolo e telha, além de um significativo contingente militar. O objetivo era claro: construir uma fortaleza em Cacheu. Tal propósito encontrou fortes resistências. Para os locais, a construção de um forte e consequente reforço do poder régio representava uma ameaça aos seus interesses financeiros e comerciais, impedindo-os de negociar com outras potências europeias e constituía uma afronta ao seu efetivo domínio sobre o território.

Esta resistência manifestou-se sob diferentes formas, sendo a mais comum a privação de acesso a pontos de abastecimento de água potável, embora ameaças de "liquidação total" não fossem incomuns. Assim, a construção do forte estendeu-se por um período de pelo menos três décadas: em 1669, o comerciante Francisco de Lemos Coelho observava que "a casa forte era forte apenas no nome", e que consistia num edifício de adobe, similar a outros existentes no local, com a única diferença de que, na frente virada para o rio, possuía uma plataforma com algumas peças de artilharia, porém "sem ter uma peça que pudesse disparar".

Aspecto atual do Forte de Cacheu. Fotografia Fundação Mário Soares

ESCRAVOS EM TERRA

A QUESTÃO DA ESCRAVATURA em África tem sido objeto de diferentes interpretações, sabendo-se no entanto que a escravização dos homens - sujeita a regras particulares segundo as diferentes regiões africanas - bem como o tráfico de africanos eram realidades existentes à chegada dos europeus ao continente africano. As redes transafricanas operavam de forma regular, abastecendo de escravos muitos potentados africanos e, em articulação com o mundo exterior, alimentando inúmeros e longínquos mercados como os mediterrânicos, os da Península Arábica e do sub-continente indiano e até à China, através do Oceano Índico.

Com a criação do Califado após a morte do profeta Maomé e a subsequente expansão do Islão para África, consolidaram-se e intensificaram-se as práticas comerciais esclavagistas pré-existentes. Segundo o historiador Elikia M'Bokolo, (...) *a escravatura achou-se bruscamente legitimada, já que qualquer idólatra capturado numa guerra santa estava votado à escravatura*. A consequência foi *conferir a todas as guerras e às simples expedições o estatuto de jihad e de multiplicar as ocasiões de capturar escravos*. Por outro lado, a escravatura tornou-se cada vez mais uma condição específica e exclusiva dos africanos negros.

A chegada dos europeus originou profundas mutações na região, ao nível dos equilíbrios políticos e das rotas comerciais, alargando também substancialmente a procura de escravos. Sem prejuízo das incursões militares terrestres para captura de escravos, dirigidas ou organizados por europeus, muitas dessas *razzias* eram executadas pelos chefes locais, com vista a corresponder às crescentes solicitações da procura, trazendo esses escravos até às praças europeias no litoral, onde eram embarcados para os diferentes destinos, designadamente o continente americano.

As mercadorias que serviam de moeda de troca para a aquisição de escravos não eram sempre as mesmas, variando quer no tempo, quer segundo os territórios e as preferências das populações locais. Às mercadorias de origem europeia das primeiras incursões comerciais (cavalos, quinquilharia, tecidos e manufacturas diversas, bebidas alcoólicas), juntaram-se também produtos de diferentes regiões como panos locais, noz de cola, ouro, sal, argolas de metal. A troca dos escravos por armas e munições, embora formalmente proibida, tornou-se cada vez mais frequente, pelo prestígio e pelo poder que trazia aos chefes africanos, bem como pelos elevados lucros que proporcionava aos europeus.

Mercadores árabes de escravos atacando uma aldeia, África Ocidental, século XIX.
Hermann von Wissman, *My Second Journey through Equatorial Africa from the Congo to the Zambesi in the years 1886 and 1887*, Londres, 1891

A LONGA MARCHA

Prisioneiros de guerra ou aprisionados em *razzias* destinadas a alimentar o comércio negreiro, os africanos eram escravizados e geralmente vendidos em feiras ou mercados, muitas vezes localizados em pontos estratégicos junto a braços de rio. A estes mercados acorriam comerciantes intermediários ou representantes - frequentemente também escravos - dos negociantes europeus instalados no litoral, que se encarregavam de os comprar e transportar até aos portos de embarque, por via terrestre, marítima ou fluvial, revendendo-os ou entregando-os aos operadores negreiros.

Fila de escravos amarrados, conduzidos por mercadores. Mali, século XIX.
Joseph Simon Galliéni, *Mission d'exploration du Haut-Niger: Voyage au Soudan Francais*, Paris, 1885

Os longos percursos seguidos desde as feiras, conhecidas no Congo e em Angola por *pumbos*, até aos portos do litoral, a que é necessário somar as distâncias já anteriormente percorridas pelas caravanas de escravos desde os locais de captura, podiam perfazer centenas de quilómetros, realizados em condições difíceis e penosas. Ao sol e à chuva, praticamente despidos, presos uns aos outros por correntes de ferro ou forquilhas de madeira, os Africanos escravizados prosseguiam uma marcha marcada por longas etapas, com paragens mínimas e com alimentação insuficiente, que se traduzia em doença, em abandono, em morte.

A ESPERA

Após a difícil marcha até aos portos de embarque onde chegavam exaustos e famintos, os africanos escravizados eram sujeitos a operações destinadas a restaurar a sua condição física, não por razões humanitárias mas para responder aos objetivos económicos dos proprietários. A alimentação era melhorada e frequentemente eram esfregados com óleo de palma para revigorar a sua aparência física, permitindo assim subir os preços e angariar lucros mais elevados para os seus captores.

Armazém de escravos (*Barracoon*), Serra Leoa, século XIX.
The Illustrated London News, vol. 14, 1849

Os escravos ficavam instalados em cercados ou grandes armazéns rudimentares, dormindo no chão ou sobre esteiras. Nestes depósitos, conhecidos em inglês por *barracoons*, os homens-mercadoria eram devidamente vigiados e, em alguns casos, trabalhavam no fabrico de cestos e outros artigos de palha, enquanto aguardavam pelo embarque, que poderia ser célere ou demorar meses.

AS MARCAS

ERA NESTA FASE que a condição de escravo lhes era marcada na pele. Impressas a fogo, com um sinete em brasa, as marcas do proprietário ou as armas régias selavam definitivamente o destino destes homens.

No peito ou no ombro, estas não eram, muitas vezes, as únicas marcas presentes no corpo dos escravizados, que antes de desembarcarem nas Américas iam acumulando marcações que podiam surgir igualmente nos braços, nas pernas e na região lombar: uma marca quando eram vendidos, uma marca colocada pelo intermediário que os transportava até ao litoral, marcas régias para atestar que haviam sido pagos os impostos devidos e, por fim, como em cada navio negreiro seguiam escravos de vários proprietários, eram necessárias marcas que os permitissem distinguir entre si. É aliás significativo que a palavra portuguesa "carimbo" tenha origem no kimbundu (língua falada no noroeste de Angola, incluindo a Província de Luanda) "kirimbu" (marca, sinal), designação que os traficantes africanos da região de Angola davam ao sinete de metal com que marcavam os escravos.

Segundo o hostoriador Arlindo Caldeira, *alguns proprietários desvalorizavam a barbaridade do gesto pelo facto de muitos africanos usarem tradicionalmente incisões e escarificações corporais, esquecendo, porém, que essas eram não só intencionais como sinais prestigiantes de identidade de grupo, enquanto as novas eram estigmas de posse, ainda mais humilhantes para quem se orgulhava das inscrições, de valor simbólico, que anteriormente podiam ser lidas na sua pele.*

Escrava a ser marcada com ferros, século XIX.
William O. Blake, *The History of Slavery and the Slave Trade,* Columbus, Ohio, 1857

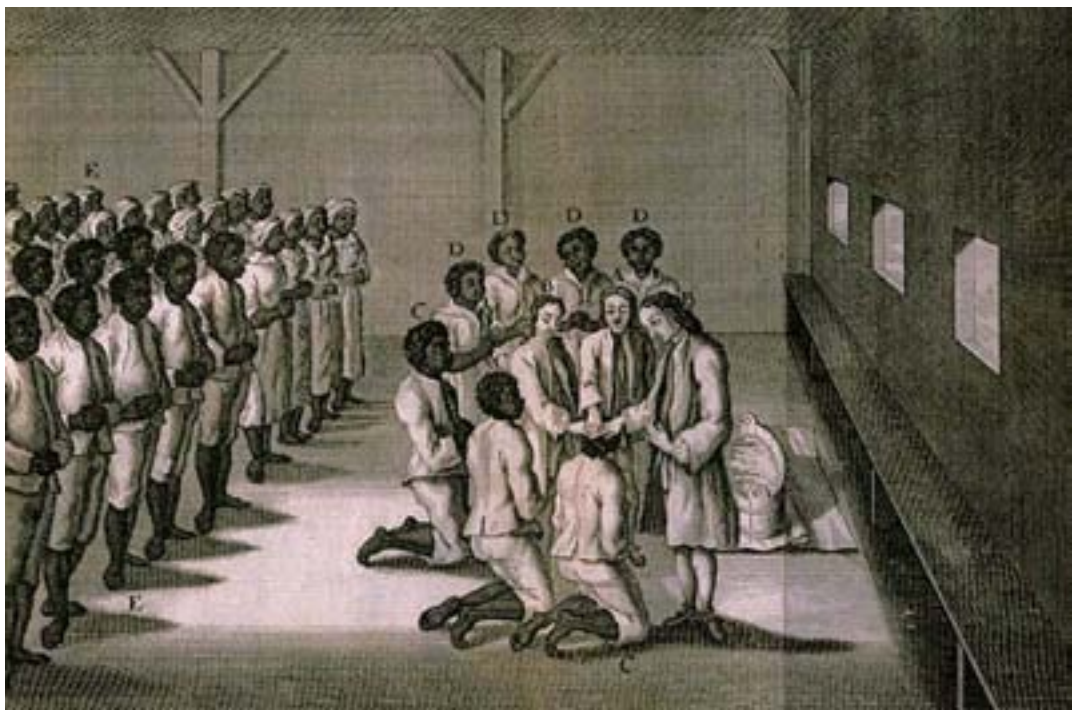
O BATISMO

Fiéis ao argumentário da "salvação da alma dos africanos" como uma justificação central das práticas esclavagistas, as autoridades régias e eclesiásticas foram sucessivamente ordenando o batismo dos escravos, quer em terra, quer no mar, com a presença obrigatória de um clérigo a bordo dos navios negreiros, quer à chegada aos destinos.

A questão do batismo conheceu avanços e recuos ao longo dos séculos: para os sacerdotes, atravessar o Atlântico num navio negreiro era uma obrigação penosa e arriscada e para os negreiros um custo adicional. Por outro lado, a mortalidade a bordo significava que os escravos, se fossem apenas batizados no destino, podiam morrer antes do desembarque, sendo as suas almas perdidas na lógica do catolicismo.

A natureza expedita e pouco rigorosa dos batismos coletivos nos portos africanos levou a que alguns dignatários religiosos insistissem na catequização prévia, tarefa de muito difícil concretização.

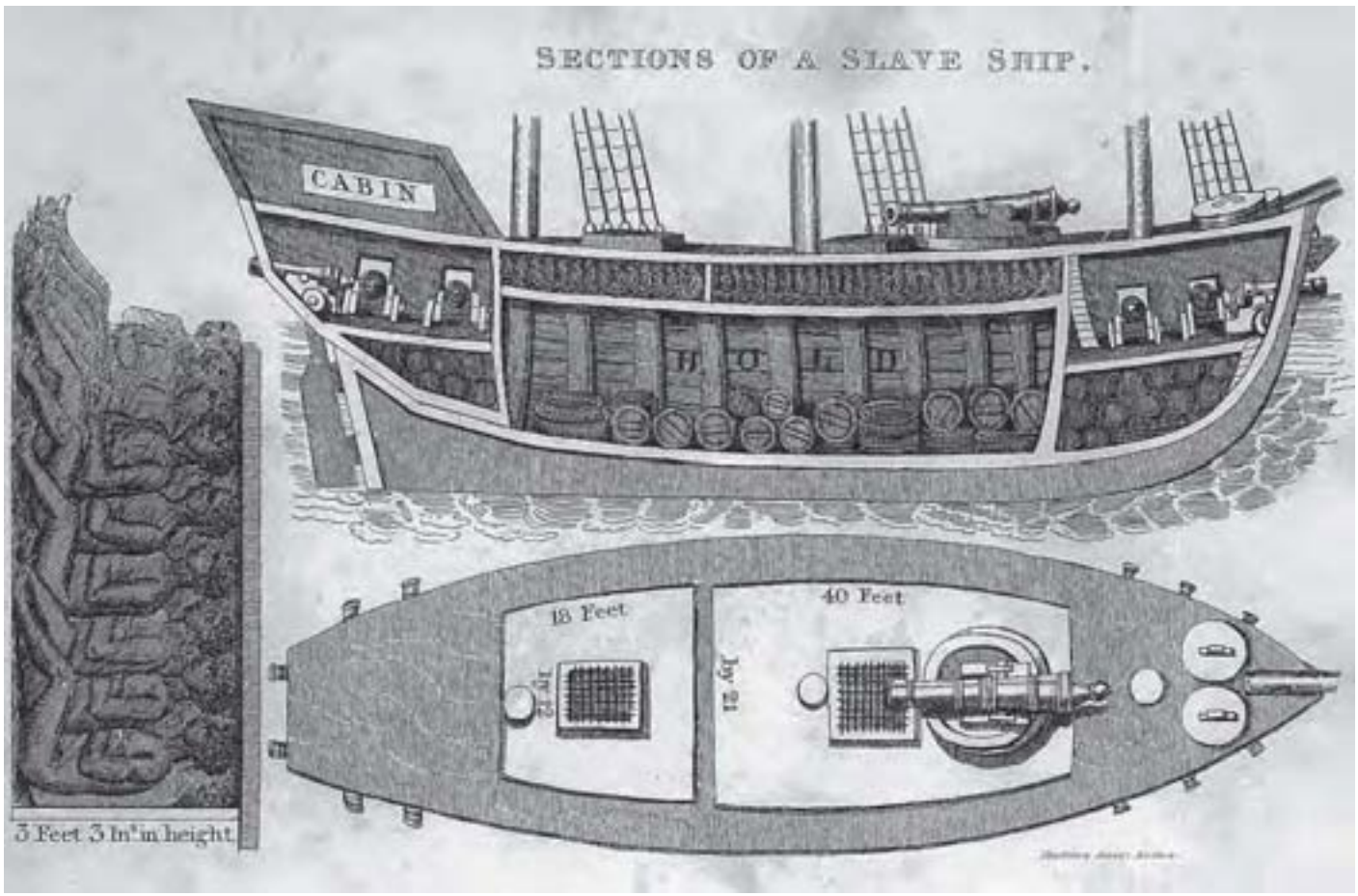
Assim, e para evitar equívocos, às marcas corporais já referidas, podia ainda juntar-se mais uma: o sinal da cruz impresso a ferro quente, a ser ministrado aos escravos batizados.



Batismo/exorcismo de escravos negros, Ilha de Saint Thomas (Caraíbas), século XVIII.
David Cranz, *Kurze, zuverlässige Nachricht von der, unter dem Namen der Böhmisch-Mährischen Brüder bekanten* (...), Halle, 1757

NAVIOS NEGREIROS

O OBJETIVO DOS TRAFICANTES de escravos era duplo: transportar com a rapidez possível a carga humana através do Atlântico sem sofrer baixas, pois os escravos mortos ou doentes constituíam uma perda económica significativa, e chegar ao destino com uma mercadoria em boas condições para assegurar uma lucrativa transação comercial.



Secções de um navio negreiro. Costa brasileira, século XIX.
Robert Walsh, *Notices of Brazil in 1828 and 1829*, Boston e Nova York, 1831

TIPOS DE NAVIOS

Os navios utilizados para o transporte de escravos eram navios de carga adaptados, quer em termos da sua capacidade de transporte, designadamente criando uma segunda coberta, quer em termos das condições de navegação nas costas africanas, permitindo assim incursões nos rios, como é o caso do Cacheu.

O seu porte era muito variável, oscilando geralmente entre as 120 e as 150 toneladas, embora, após o início das campanhas abolicionistas oitocentistas conduzidas pela Inglaterra, estes navios tenham adotado dimensões menores, tornando-se assim mais velozes para melhor escapar às tentativas de controlo da marinha britânica. Também a quantidade de cativos por navio variou no tempo: de menos de duas centenas de escravos, no início do tráfico, até números que ultrapassavam largamente os mil escravos num único navio, no período da proibição do comércio negreiro.

CONDIÇÕES A BORDO

As condições a bordo eram invariavelmente duras. Pesem embora sucessivas tentativas, por parte de diferentes autoridades régias, de legislar no sentido de limitar a sobrecarga dos navios e estabelecer um mínimo de condições para a travessia, na prática o desejo do lucro falou sempre mais alto, estimando-se que, no total, as taxas de mortalidade atingissem valores de 10% a 20% dos escravos embarcados.

Dois terços dos escravos transportados para as Américas seriam homens e um terço mulheres, representando as crianças cerca de 20% - ainda que nos falte informação detalhada referente ao Brasil.

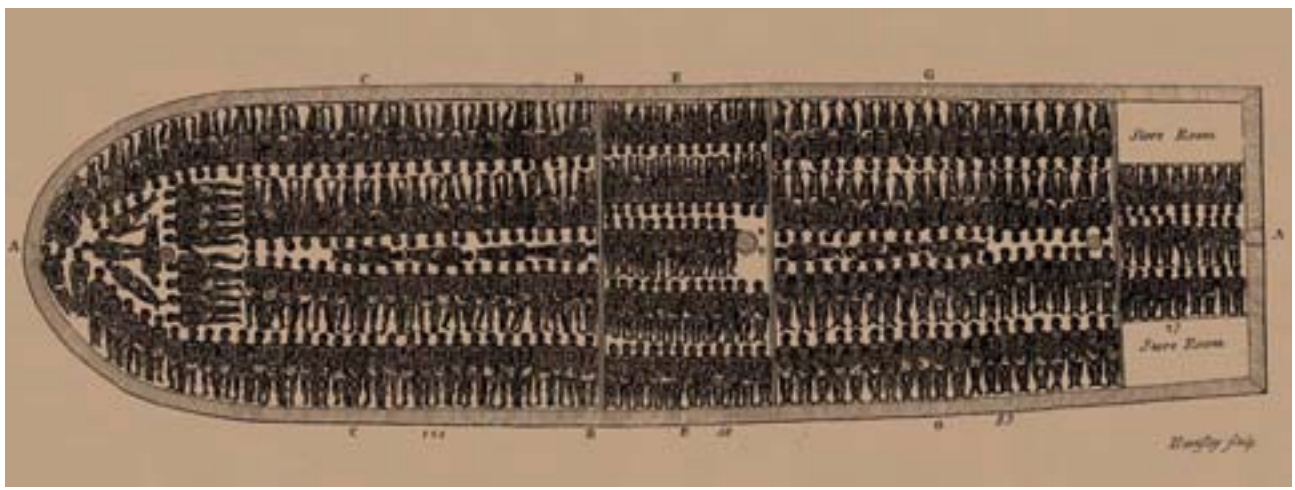


Diagrama do porão do navio negreiro "Brookes" que transportava escravos na rota Liverpool-Costa do Ouro-Jamaica, 1787.

Mulheres e crianças viajavam geralmente separadas dos homens, por vezes no convés. Se isto lhes permitia alguma liberdade de movimentos, por outro lado, deixava-as expostas às condições climatéricas e, bem assim, à violência e abusos sexuais por parte da tripulação.

Os homens eram agrupados nas cobertas ou nos porões, agrilhoados uns aos outros, em espaços tão pequenos que levavam a que, muitas vezes, tivessem de viajar deitados. Quando o clima era favorável, era-lhes permitido vir ao convés em pequenos grupos, embora a maior parte da travessia fosse passada em terríveis condições.

O ar era pesado, quente e doentio. A falta de condições sanitárias - os homens viajavam tão apertados que muitas vezes nem conseguiam chegar aos baldes para dejetos, vendo-se forçados a deitar-se sobre os seus próprios excrementos - significava a ameaça permanente de epidemias, sendo a desinteria, as febres e a varíola as mais comuns. Mal alimentados duas vezes por dia, obrigados a alimentação forçada em caso de recusa, muitos escravos adoeciam e morriam, sendo simplesmente atirados borda fora.

MOTINS E REVOLTAS

Ao longo de toda a história do tráfico negreiro, os escravos ofereceram resistência em todas as etapas deste infame comércio, quer aquando da captura em terras africanas, quer nos pontos de concentração e embarque, quer na travessia atlântica, quer final-mente aquando da sua transformação em mão-de-obra nos locais de destino, de que é exemplo a formação de *quilombos* de escravos fugidos no Brasil, que formaram comunidades autónomas, agregando mestiços, mino-rias indígenas e brancos pobres, vivendo assim à mar-gem da sociedade escravocrata. Os habitantes eram designados "quilombolas" e algumas destas comunidades permaneceram até aos dias de hoje.

O historiador David Richardson referenciou 485 atos de resistência violenta por parte de Africanos contra navios negreiros e sua tripulação, dos quais 93 foram casos de ataques a partir da costa africana e 392 revoltas a bordo, envolvendo mais de 360 embarcações. Estima-se que cerca de 10% de todos os navios negreiros possam ter sido alvo de insurreições, sendo o caso do "La Amistad" um dos mais conhecidos da história do tráfico atlântico de escravos.

Navio negreiro sobrelotado. A tripulação dispara contra escravos que se atiram ao mar. África Ocidental, século XVIII.
Carl B. Wadstrom, *An Essay on Colonization*, Londres, 1794

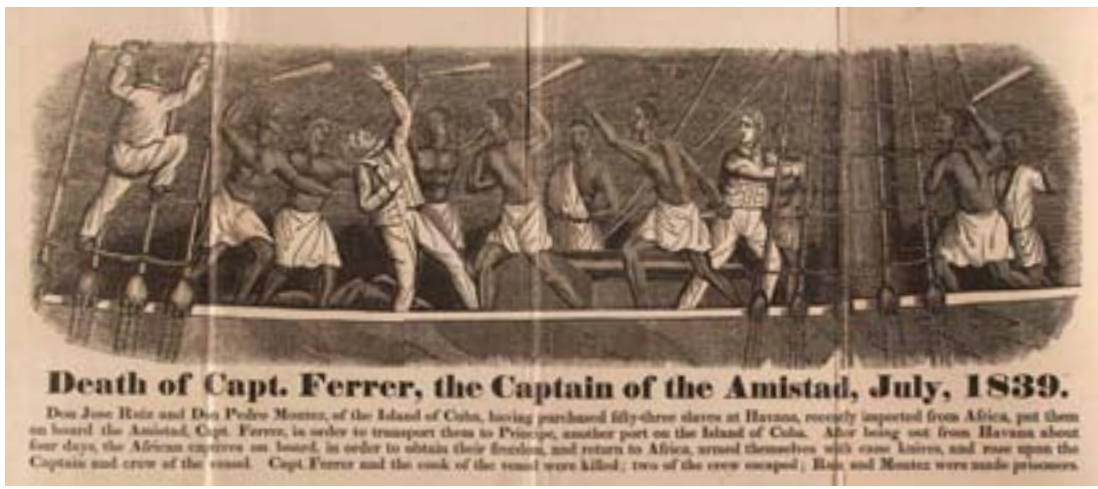
La Amistad

O "**LA AMISTAD**" era uma escuna de dois mastros e 37 metros pertencente a um comerciante espanhol residente em Cuba, operando em rotas costeiras das Caraíbas.

Em 1839, a escuna partiu de Havana com destino a Puerto del Príncipe (atual Camagüey, Cuba), transportando 49 adultos e 4 crianças, escravos de etnia *Mende* (Serra Leoa) destinados às plantações de açúcar.

Apesar de já vigorar em todo o Atlântico a proibição de tráfico, a escravatura ainda não havia sido erradicada, designadamente em Cuba. Assim, muitos negreiros tentavam enganar as autoridades afirmando que os escravos que haviam sido capturados em África e transportados ilegalmente para as Américas eram homens-mercadoria nascidos em cativeiro no Novo Mundo, contornando a lei espanhola que determinava que estes homens seriam livres assim que desembarcassem em Cuba.

Liderados por Sengbe Pieh, mais tarde conhecido como Joseph Cinqué, os escravos revoltaram-se a bordo do "La Amistad", conseguindo dominar e matar parte da tripulação, deixando vivo o navegador, com a intenção de que este os conduzisse de volta a África. Contudo, o navegador Pedro Montez levou a embarcação até Long Island (Nova Iorque), onde foi descoberta e intercetada pelas autoridades americanas. Seguiu-se um longo processo legal sobre a propriedade do navio e dos escravos nos tribunais norte-americanos, que se tornou uma causa célebre entre os abolicionistas. Finalmente, em 1841, o Supremo Tribunal determinou que os africanos escravizados tinham sido ilegalmente transportados para as Américas, sublinhando que a sua revolta era uma operação de auto-defesa e ordenou a sua libertação. 35 sobreviventes voltaram para África em 1842.



Morte do Capitão Ferrer, comandante do *La Amistad*, Julho de 1839.
Gravura de John W. Barber

PIDGIN E *CRIOULO*

Na Guiné-Bissau, atualmente com cerca de 1.500.000 habitantes, existem cerca de 30 povos ou grupos étnicos diferentes, cada um com as suas características distintas como as relações familiares, os meios de produção ede subsistência, as formas e manifestações culturais, a organização dos poderes político e religioso, ou a língua.

Hoje em dia, a região de Cacheu é habitada fundamentalmente por Manjacos, Felupes, Papéis e Brames, a que se juntam, a sul do rio Cacheu, alguns núcleos Balantas.

CRIOLAR A LÍNGUA DO BRANCO

Os Mandingas e os Biafadas terão sido os primeiros a conhecer e a *criolar* a língua do "branco". Com o passar dos anos, a própria língua espalhou-se e evoluiu, registando-se hoje no crioulo guineense vocabulário com origem em diferentes línguas locais.

Os termos *crioulo* **em português**, *criollo* **em espanhol e** *créole* **em francês, referenciados desde finais do século XVI, foram utilizados para nomear pessoas, plantas ou animais, no sentido de um ser criado em casa, quer dizer nascido nas colónias, mas não indígena.**

Os crioulos eram assim designados por contraposição aos *reinóis*, **nascidos nas metrópoles europeias.**

LANÇADOS E GRUMETES

Nas viagens dos portugueses, era frequente fixarem-se em terra homens que estabeleciam contacto direto com os africanos – os *lançados* ou *tangomaos*, que se casavam muitas vezes com mulheres africanas próximas das famílias reais, chamadas tangomãs, o que lhes conferia prestígio e privilégios comerciais junto das autoridades tradicionais.

Com a criação das praças de Cacheu, Ziguinchor, Bissau e Geba, surgiram os *grumetes*, africanos ao serviço dos comerciantes europeus, batizados mas conservando a sua própria liberdade e identidade, servindo de intermediários entre os chefes ou "grandes" africanos e os comerciantes europeus. É nestes dois grupos, e naturalmente nos seus descendentes, que se encontram as raízes da língua crioula, sob a forma de *pidgin*.

Rua dos Grumetes em Bolama, c. 1908.
Fotografia de José Henrique de Melo, 1907-1908

DO *PIDGIN* AO *CRIOULO*

O **PIDGIN** pode ser definido como uma forma de linguagem criada por falantes de diferentes línguas maternas, convivendo em comunidades relativamente estáveis, quando se sentem obrigados, por razões de sobrevivência, a comunicar entre si, embora num conjunto restrito de situações.

A diversificação das necessidades de uso e as próprias limitações do *pidgin* fizeram-no ir buscar ao português e a outras línguas expressões e formas que deram gradualmente lugar à sua evolução para a língua *crioula*.

Fruto do contacto de culturas, o Crioulo guineense apresenta-se hoje como verdadeira *língua franca*, sendo a língua mais falada pelo povo e entendida pela maioria da população.

EVOLUÇÃO DA LÍNGUA

EMBORA SEM ESTATUTO DE LÍNGUA OFICIAL, o Crioulo guineense encontra-se em expansão enquanto língua de facto nacional. Tal deve-se, por um lado, à crescente urbanização e à imigração de outros países vizinhos que têm o francês como língua nacional, apresentando-se o crioulo como uma língua comum de comunicação num contexto multilingue, e, por outro, à cada vez maior utilização desta língua na comunicação social e política, especialmente, ao nível das rádios e da televisão.

As rádios locais têm assumido uma crescente importância na disseminação de informação e enquanto elemento agregador e identitário das populações.

> Antes da expansão dos portugueses para o sul, em direção ao território dos *Papéis* (séculos XVII-XVIII), o crioulo guineense estava já formado, sendo falado nas praças então existentes (Cacheu, Farim e Geba), onde viviam os *Lançados* e os *Grumetes*.

> Entre o século XVIII e inícios do século XX, assiste-se à expansão da presença portuguesa no território, em particular para Sul, interior e ilhas, surgindo também o crioulo de Bolama, cidade fundada em 1793 e que foi a primeira capital da Guiné (1879).

> Com o fim da Campanha de Pacificação de João Teixeira Pinto e Abdul Indjay contra os *Papéis* e *Grumetes* de Bissau, a então colónia entrou num novo ciclo administrativo. Nas escolas, nos escritórios e nas igrejas, o crioulo era proibido, mas sobreviveu no quotidiano dos numerosos habitantes das praças. Os centros mais importantes eram então Bolama-Bubaque, Bafatá-Geba-Gabú, Farim e Cacheu, além de Bissau, que se tornou capital em 1941.

> *Se queremos levar para a frente o nosso povo, durante muito tempo ainda, para escrevermos, para avançarmos na ciência, a nossa língua tem que ser o português (...) até um dia em que, tendo estudado profundamente o crioulo, encontrando todas as regras de fonética boas para o crioulo, possamos passar a escrever o crioulo.*

Amílcar Cabral entendia a luta de libertação como um ato de cultura no seio do qual os diferentes grupos étnicos pertenciam a um espaço maior, o espaço da nação. Neste contexto, e face à profusão de línguas nativas, Cabral percebeu a importância da existência de línguas comuns como elementos unificadores do país e, bem assim, a importância do seu estudo aprofundado.

Apesar da esmagadora maioria da documentação escrita produzida pelo PAIGC durante o período da luta recorrer ao português como língua veicular, foi nesta fase que o crioulo guineense superou a inferioridade face ao português e, num espaço de poucos anos, incorporou no seu léxico um grande e variado número de vocábulos.

SISTEMAS DE COMÉRCIO

NOVAS POTÊNCIAS

O COMÉRCIO PORTUGUÊS DE OURO, de marfim, de couro e de escravos atraiu as principais potências marítimas europeias, que desde cedo disputaram a sua primazia no litoral ocidental africano.

Além de constantes ataques aos entrepostos detidos pelos portugueses, navios espanhóis, franceses, holandeses e ingleses demandavam aquelas costas e tentavam apoderar-se do controlo do rentável tráfico de escravos, designadamente negociando com comerciantes locais (e *lançados*) – que assim resistiam às tentativas portuguesas de implantação do monopólio régio – e desafiando as restrições formuladas no tratado de Tordesilhas (1494).

INÍCIO DO TRÁFICO TRANSATLÂNTICO

O SÉCULO XVI marca o verdadeiro início do tráfico transatlântico de escravos para as novas colónias nas Américas e a abertura e gradual crescimento em importância de possessões mais a sul como pontos de exportação de escravos, sendo a viragem para o século XVII marcada por uma alteração na organização deste comércio, com a criação das companhias monopolistas.

Até 1621, data da fundação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, Portugal tinha praticamente o exclusivo do comércio de escravos. A partir daí, e face à união das coroas ibéricas, os holandeses instalaram-se em Goreia, seguidos, em 1659, pelos franceses em Saint-Louis, frente à desembocadura do rio Senegal, ao passo que os ingleses tomaram, em 1661, a ilha James, junto ao estuário do rio Gâmbia. A presença portuguesa na Senegâmbia viu-se assim confinada a Cabo Verde, Cacheu e Bissau.

FASES DO TRÁFICO TRANSATLÂNTICO

EM TERMOS CRONOLÓGICOS, o tráfico transatlântico de escravos aparece dividido em duas grandes fases:

1. Exclusivo ibérico (até inícios do século XVII): esta fase é caracterizada por uma maioria de traficantes portugueses, embora com participação minoritária de comerciantes de outras nacionalidades. Os principais destinos eram o continente americano e as principais áreas de captura deslocam-se gradualmente da Senegâmbia para sul, em direcção ao golfo da Guiné e a Angola.

Do lado espanhol, o sistema baseava-se no *asiento de negros*, concedendo a mercadores de várias nacionalidades (incluindo portugueses) licenças para o comércio de escravos com as suas colónias.

Segundo dados da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, terão sido transportados para o Novo Mundo até 1650 cerca de 1 milhão de escravos, sendo mais de 90% em navios de bandeira portuguesa ou espanhola. Em termos globais, esta fase representa cerca de 7,5% do total de 12,5 milhões de escravos transportados ao longo dos tempos.

Forte Christiansborg, atual castelo de Osu, em Accra, Gana. Costruido originalmente pela Noruega/Dinamarca na década de 1660, foi reconstruído inúmeras vezes ao longo dos anos, pelas diversas potências europeias que ocuparam a região (incluíndo Inglaterra e Portugal).

2. Internacionalização do tráfico: esta segunda fase caracteriza-se por uma transferência maciça de população africana para as Américas. À medida que as potências europeias foram construindo as suas colónias no *Novo Mundo*, com base na economia de plantação fortemente dependente de remessas de mão-de-obra escrava, as Caraíbas e a América do Norte, a par do Brasil, constituem os principais destinos do tráfico negreiro.

Holanda, Inglaterra e França (mas também a Dinamarca e a Suécia) estabeleceram feitorias ao longo da costa africana, muitas vezes quase lado a lado, em particular na Costa do Ouro (atual Gana) e na Costa dos Escravos (atual Togo, Benim e Nigéria), regiões costeiras cujo nome correspondia aos principais produtos aí comercializados.

Entre 1650 e 1800, terão sido transportados mais de 7,7 milhões de escravos, cerca de metade do total de escravos levados para o continente americano. O Reino Unido assumiu a dianteira neste tráfico, em particular na segunda metade de 1700, com um total de cerca de 3 milhões de escravos.

COMÉRCIO ILEGAL

A PARTIR DO INÍCIO DO SÉCULO XIX, verifica-se um recrudescimento do tráfico negreiro, crescentemente ilegalizado à medida que são adotadas medidas de proibição do tráfico de escravos (mas não ainda da escravatura), designadamente o *Slave Trade Act* inglês e o *Slave Importation Prohibition Act* aprovado pelos Estados Unidos da América, ambos com efeitos a partir de 1 de janeiro de 1808.

O comércio negreiro, perseguido ou já ilegalizado, não cede, transportando mais de 3,8 milhões de escravos para as Américas, ou seja, mais de 30% do total do comércio e transporte de escravos, na sua maioria oriundos do Congo e de Angola.

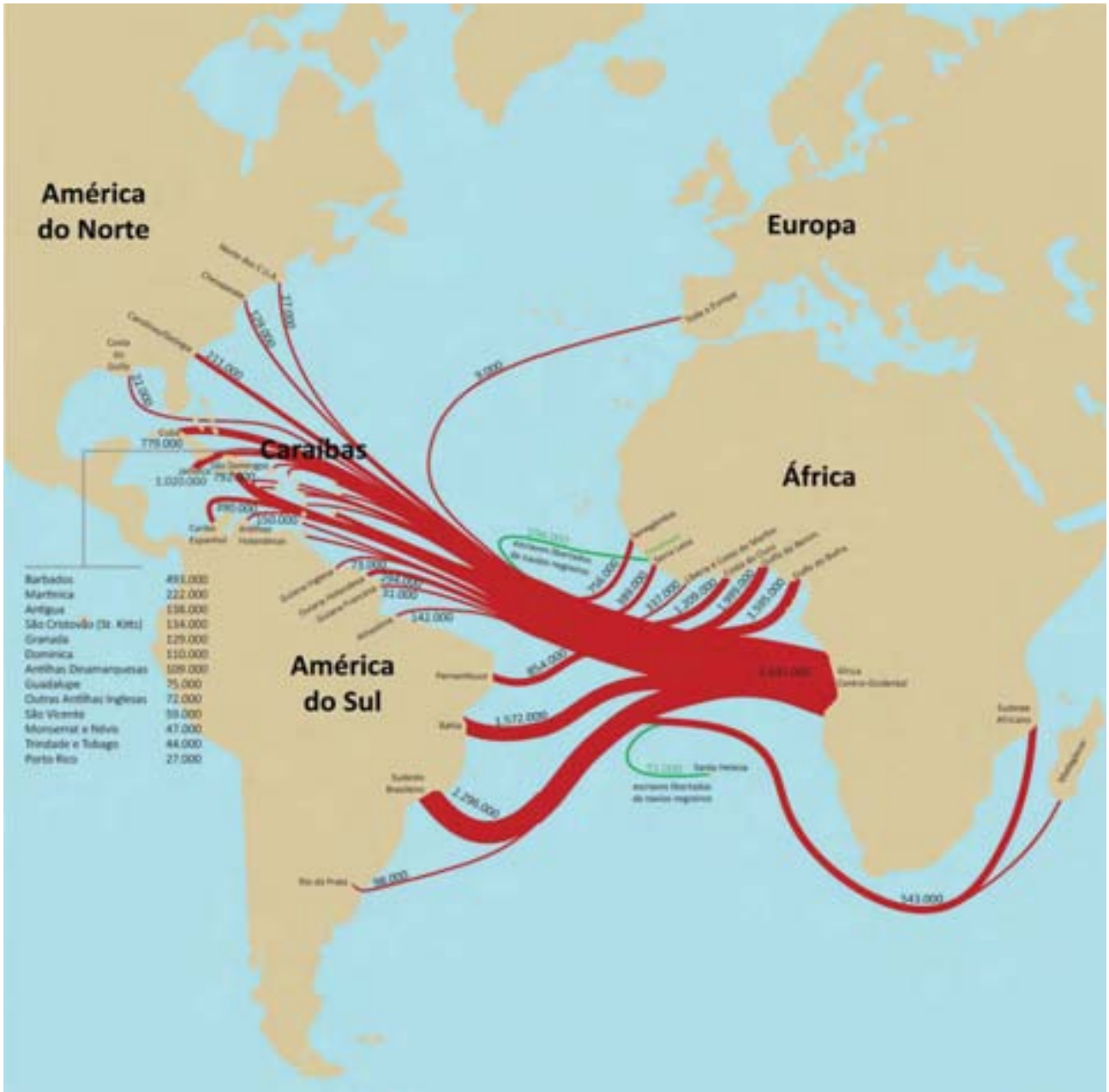
FEITORIAS E COMPANHIAS MONOPOLISTAS

O INÍCIO DA EXPANSÃO PORTUGUESA em África foi marcado principalmente por iniciativas semi-privadas – a coroa autorizava as expedições e cobrava os devidos direitos. Este modelo de exploração dos primeiros anos evoluiu pouco depois para a construção de feitorias, em detrimento da concessão de exclusivos comerciais a mercadores individuais.

FEITORIAS

ENTREPOSTOS COMERCIAIS, geralmente fortificados e instalados em zonas costeiras, as feitorias eram construídas para centralizar e dominar o comércio dos produtos locais para o reino (e daí para a Europa). Funcionavam simultaneamente como mercado, armazém, ponto de apoio à navegação e alfândega. Eram governadas por um "Feitor" encarregado de reger as trocas, negociar produtos em nome do rei e cobrar impostos (o *quinto*).

Entre os séculos XV-XVI foram construídas numerosas feitorias em cerca de 50 fortificações ao longo das costas da África ocidental e austral, no Oceano Índico e no Brasil.



Representação do tráfico transatlântico de escravos (1501-1867).
Atlas of the Transatlantic Slave Trade, Eltis e Richardson, 2010

As feitorias organizavam no terreno o resgate e comércio de produtos locais posteriormente enviados para a metrópole, onde todos os aspetos do comércio externo, navegação, desembarque e venda de mercadorias eram assegurados por uma estrutura da coroa designada por "Casa da Guiné", posteriormente "Casa da Guiné e Mina" (1482-1483), "Casa da Índia e da Guiné" (1499) e finalmente, a partir de 1503, "Casa da Índia".

O monopólio régio foi acompanhado sempre pelo livre comércio de alguns produtos como têxteis, armas, papel e peixe salgado e a exploração de alguns monopólios reais foi por vezes entregue pela "Casa da Índia" a operadores privados, por períodos determinados. Esta política foi atenuada em 1570 e finalmente abandonada em 1642, passando a "Casa da Índia" a ter um carácter essencialmente de alfândega.

COMPANHIAS MAGESTÁTICAS OU DE CARTA

É **A PARTIR DO SÉCULO XVII** que se começa a impôr nos domínios portugueses outro modelo, por influência estrangeira: o das Companhias Magestáticas ou de Carta, que consistiam em associações de comerciantes que se juntavam, permitindo-lhes empreender investimentos que requeriam capitais mais avultados.

Estas companhias eram geralmente legitimadas por uma carta régia que determinava os termos em que podiam operar – fronteiras geográficas, tipo de comércio, seus direitos (monopólio de produtos, caso dos escravos) e responsabilidades, que passavam muitas vezes pela administração territorial, com exércitos ou milícias próprias e cobrança de impostos, substituindo-se aos Estados que nelas delegavam poderes em territórios onde não conseguiam exercer domínio efetivo.

Vista da cidade de Lisboa, século XVI.
Gravura de Franz Hogenberg em *Civitates orbis terrarum*, 1572

A holandesa Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC – Companhia holandesa das Índias Ocidentais), fundada em 1602, e a inglesa Royal African Company, fundada em 1672, foram duas das mais conhecidas companhias monopolistas, que se dedicaram, também, ao comércio transatlântico de escravos.

Simbolo da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC - Vereenigde Oost-Indische Compagnie).

Símbolo da Real Companhia Africana inglesa (RAC - Royal African Company).

AS COMPANHIAS DO ESPAÇO PORTUGUÊS

NO ESPAÇO PORTUGUÊS, depois de exigências de comerciantes, a Coroa (então espanhola) acede à constituição da Companhia da Navegação e Comércio da Índia em 1619, com participação de municípios e de privados.

Ainda no século XVII, criaram-se, para o comércio e navegação na costa africana, duas companhias, quase especializadas no tráfico de escravos para a América luso-espanhola: Companhias de Cacheu e Rios da Guiné, fundada em 1676, e a de Cabo Verde e Cacheu, em 1680. D. João V, já no século XVIII, criou a Companhia da Ilha do Corisco (atual Guiné Equatorial), com fins esclavagistas.

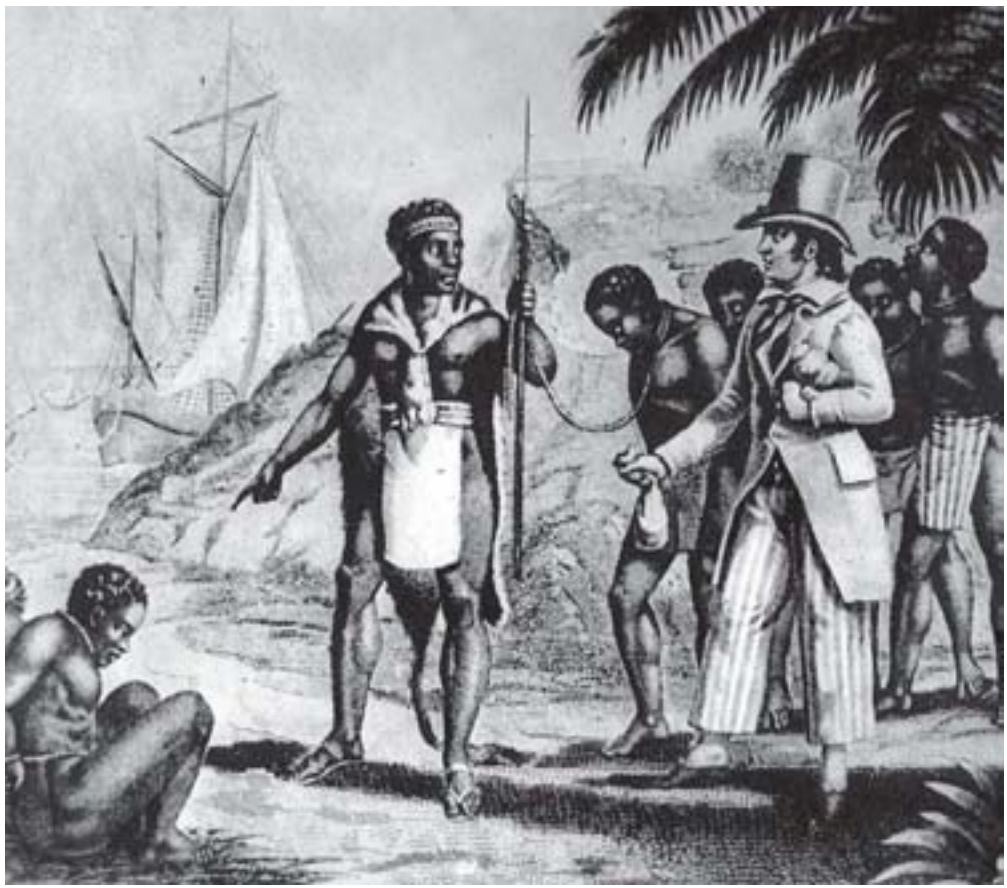
No período pombalino, o comércio de escravos a partir de Cacheu (e de outras praças africanas portuguesas) ganhou um novo fôlego com a criação, em 1755, da Companhia Geral de Comércio do Grão- Pará e Maranhão (1755-1778). Perante a proibição da escravatura indígena no já então denominado Estado do Grão-Pará e Maranhão (Brasil), esta companhia visou a importação de escravos africanos para o desenvolvimento agrícola da região.

Porto antigo de Cacheu que, segundo a tradição oral local, servia para embarque de escravos.
Fotografia AD - Acção para o Desenvolvimento

A Companhia Geral obteve o exclusivo do tráfico de escravos e os números falam por si: calcula-se que, até 1755, data de sua criação, apenas haviam ingressado três mil africanos no Estado do Grão-Pará e Maranhão, enquanto que, nos anos de 1755 a 1778, data da sua extinção, esse número saltou para cerca de trinta mil. Destes, 74% provinha das praças de Bissau e Cacheu.

O fim do século XVIII vê este género de associação comercial tornar-se desajustado. As companhias foram, assim, sendo substituídas (ou transformadas) no século XIX por companhias de colonização, como as da Zambézia, de Moçâmedes, de Moçambique ou do Niassa, algumas com grande poder de ação e influência política e económica nos territórios coloniais portugueses.

O fim da ditadura em Portugal viu o fim das últimas companhias. A sangria populacional que provocaram em África, contudo, nunca poderia ser reposta.



Venda de escravos na costa africana.
Isabelle Aguet, *A Pictorial History of the Slave Trade*, Geneva, Minerva, 1971.

DECADÊNCIA DE CACHEU

O papel de Cacheu nas rotas internacionais da escravatura variou no tempo em função das dinâmicas verificadas na subregião e no tráfico transatlântico.

Até à abertura da praça de Bissau, em finais do século XVII, Cacheu, em estreita articulação com Cabo Verde, manteve a sua importância como ponto de acesso aos recursos económicos da Senegâmbia, incluindo, naturalmente, os escravos. A abertura de novas rotas comerciais mais a sul, designadamente no Golfo da Guiné e Angola, bem como a crescente entrada de outras potências europeias nos lucrativos tráficos africanos, ditaram o início de uma lenta decadência de que Cacheu nunca recuperou.

Planta da praça de São José de Bissau, incluindo o Forte da Amura.
Litografia de Alexandre de Michellis, c. 1860

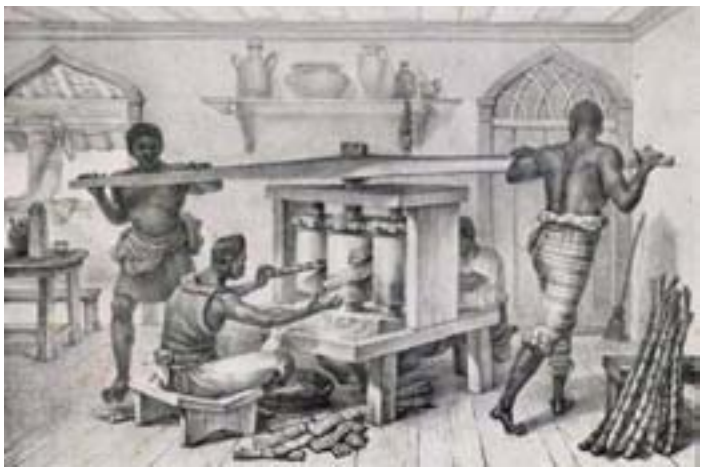
AS DIFERENTES FASES DE CACHEU

> Séculos XV-XVI: chegada e implantação dos portugueses, com o estabelecimento progressivo de *lançados* em estreita ligação com Cabo Verde. Em 1588, a instalação da Capitania de Cacheu marcou o reconhecimento da crescente importância desta praça.

> Século XVII: intensificação do tráfico transatlântico de escravos e entrada de outros operadores no espaço africano. A partir de 1641, com a fortificação da praça de Cacheu e a criação de diferentes companhias a operar na região, Cacheu conheceu um novo período áureo, embora de curta duração.

> Século XVIII: após a extinção da Companhia de Cacheu e Cabo Verde, Cacheu retoma temporariamente a sua importância com a criação, pelo Marquês de Pombal, da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), tendo como principal objetivo a venda de escravos ao Brasil.

> Século XIX: com o tráfico de escravos em declínio, o século XIX encontra Cacheu entregue aos seus – a coroa portuguesa dispunha de muito pouco controlo efetivo sobre a região.



Pequeno engenho de açucar, Brasil, início do século XIX.
Jean-Baptiste Debret, *Voyage Pittoresque et Historique au Brésil*, 1834-1839

HONÓRIO PEREIRA BARRETO (CACHEU, 1810/13 – BISSAU, 1859)

Destaca-se a figura de Honório Pereira Barreto, Governador de Cacheu e, mais tarde, de Bissau, que empreendeu uma forte campanha contra diversas revoltas locais e tentativas estrangeiras de se estabelecerem em pontos considerados da esfera de influência portuguesa (caso dos ingleses em Bolama), logrando, a expensas próprias, alargar o território.

Retrato de Honório Pereira Barreto.
Jaime Walter, *Honório Pereira Barreto*, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1947

Filho de João Pereira Barreto (caboverdiano, à data sargento-mor de Cacheu) e de Rosa de Carvalho Alvarenga (pertencente a uma próspera família local de comerciantes), Honório Barreto, mestiço, pelos cargos que assumiu e pelo seu importante papel na consolidação territorial do espaço guineense, foi o exemplo, glorificado pelo Estado Novo português, do "perfeito guineense", parte integrante de um alegado império pluricontinental e multiracial.

A historiografia oficial, contudo, omitiu convenientemente alguns aspetos da sua vida, designadamente os relacionados com o tráfico de escravos. Com efeito, a evidência de que Honório Barreto e a sua mãe eram traficantes está contida nos relatórios da comissão anglo-portuguesa encarregada de supervisionar o cumprimento dos tratados que visavam abolir a exportação de escravos da África Ocidental. A correspondência britânica sobre o assunto afirma ainda que o estabelecimento-sede da empresa comercial da família em Cacheu t*em sido frequentemente indicado (...) como um bem notório mercado de escravos.*

A despeito do declínio de Cacheu como entreposto de escravos durante a primeira metade do século XIX, a casa comercial Alvarenga-Barreto era, de longe, a maior proprietária de escravos da área na década de 1850.

ABOLIÇÃO DA ESCRAVATURA

A ESCRAVIZAÇÃO de milhões de africanos durante mais de quatro séculos e o seu transporte forçado para a Europa e sobretudo para as Américas constituem, sem dúvida, uma das grandes tragédias da Humanidade.

A escravatura e o tráfico negreiro foram um dos maiores negócios de uma época que se estendeu num longo período de tempo e num vasto espaço do mundo.

Essa realidade condicionou toda a exploração e a produção colonial e introduziu em África uma dinâmica comercial marcada pela exportação de homens e pela importação de produtos europeus, como utensílios de metal, cobre em manilhas e em barra, tecidos, vinhos, azeites, coral e também géneros coloniais, como, por exemplo, farinha e tabaco do Brasil.

Para além dos argumentos económicos e de rentabilidade, a defesa da escravatura encontrou também argumentos de legitimação nas religiões, designadamente no Islão e no Cristianismo, que a defenderam em nome da guerra santa contra os infiéis, os pagãos ou os idólatras. Essa cobertura moral justificou a captura, o tráfico e as duras condições de vida de milhões de homens, mulheres e crianças africanos, reduzidos, primeiro, à condição de mercadoria e, depois, de produtores-escravos.

A denúncia desta situação de violência encontrou, na voz e nas ações de um grupo religioso, os *Quakers*, o ponto de partida para o combate contra a escravatura. Perseguidos em Inglaterra, os *Quakers* emigraram em massa para os Estados Unidos, onde fundaram a colónia da Pensilvânia, vindo a proibir aos seus membros, em 1770, a posse de escravos.

Se a escravatura africana e o tráfico negreiro modernos se desenvolveram sobretudo a partir do século XVI, vieram a ter o seu apogeu no século XVIII e inícios do século XIX, numa época em que, contraditoriamente, se afirmou o Iluminismo na Europa e se assistiu, afinal, à Revolução Francesa e, depois, à progressiva implantação das revoluções liberais, pondo termo aos absolutismos reais.

Anthony Benezet (1713-1784), *quaker* francês que se estabeleceu na Pensilvânia, Estados Unidos da América, e, em 1750, abriu a primeira escola para filhos de escravos.
Gravura de J. W. Barber, Pennsylvania Historical Museum Commission

Foi precisamente com o movimento iluminista e, em especial, com a edição da Encyclopédie (1751-1772) que se começou a erguer a denúncia da escravatura: no seu artigo sobre "Escravatura", Louis de Jaucourt afirma que *a escravatura é o estabelecimento de um direito fundado sobre a força, direito que torna um homem propriedade de outro homem, que é o senhor absoluto da sua vida, dos seus bens, da sua liberdade,* sublinhando, pelo contrário, que todos os homens nascem livres.

Em Portugal, o Marquês de Pombal aboliu, em 1761, a escravatura no território continental, mantendo-a, no entanto, nas colónias, e criando, precisamente, as Companhias monopolistas que desenvolveram e aperfeiçoaram o tráfico negreiro para abastecer o Brasil.

Mas foi a Revolução Francesa que atribuiu a cidadania aos homens negros livres em 1791/92 e, por fim, a Convenção Nacional, na sua sessão de 4 de fevereiro de 1794, que aprovou a abolição da escravatura, em que desempenharam um papel determinante três deputados (um branco, um mestiço livre e um antigo escravo) da colónia de S. Domingos (atual Haiti), em que já se iniciara o levantamento dos escravos, que haveria de vencer e conquistar a independência, mesmo se alguns anos depois, Napoleão procederia à revogação dessa legislação.

Julgamento de Luís XVI pela Convenção Nacional em Dezembro de 1792.
Augustin Challamel, *Histoire-musée de la république Française, depuis l'assemblée des notables*, Paris, 1842.

A escravatura e o tráfico negreiro eram indispensáveis para o desenvolvimento das atividades produtivas das colónias europeias: a cultura do algodão, do açúcar, do café, exigiam mão-de-obra intensiva e barata e a utilização dos escravos era apresentada como a única solução possível.

As enormes fortunas acumuladas nessas atividades coloniais eram, por outro lado, um argumento de peso nas respetivas metrópoles, silenciando as hesitações que iam surgindo em relação à escravatura. Mas o mundo estava a mudar e nasciam, sobretudo em Inglaterra, novas condições de produção que tornavam arcaica e dispensável a mão-de-obra escrava.

Ao mesmo tempo, as ideias abolicionistas ganhavam expressão na Europa, quer por via religiosa, quer por via intelectual e política, dando lugar a sucessivas tentativas de limitar o recurso ao tráfico negreiro e à escravatura, assistindo-se à formação de muitas associações, em especial no Reino Unido e em França, com o objetivo de pôr termo às situações esclavagistas, tentando influenciar os respetivos Parlamentos e Governos.

O domínio dos mares pela marinha inglesa permitiu uma pressão crescente sobre o tráfico de escravos, desenvolvendo ações de vigilância e intercetando e aprisionando os navios negreiros, devolvendo muitas vezes a África a mercadoria-humana recuperada.

Essa pressão inglesa fez-se também por via diplomática, forçando alguns países, designadamente Portugal e, mais tarde o Brasil, independente desde 1822, a adotar medidas efetivas de combate à importação de escravos para o Novo Mundo.

Em 1833, o Parlamento britânico adotou o *Slavery Abolition Act*, que procedeu à abolição da escravatura em Inglaterra e em todas as colónias britânicas, entrando em vigor no ano seguinte e contemplando um plano de indemnizações aos proprietários de escravos.

Em 1836, o Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros português, o então visconde de Sá da Bandeira, fez aprovar legislação que determinava a extinção da exportação de africanos das colónias portuguesas: *Fica proibida a exportação de escravos, seja por mar ou por terra, em todos os Domínios Portugueses, sem exceção, quer sejam situados ao norte, quer ao sul do equador, desde o dia em que na Capital de cada um dos ditos Domínios for publicado o presente Decreto.*

Ao mesmo tempo, tomou medidas para fazer cessar tanto a cumplicidade das autoridades coloniais no embarque de escravos como a utilização da bandeira portuguesa pelos navios negreiros de outras nacionalidades.

O infame tráfico dos negros é, certamente, uma nódoa indelével na história das Nações modernas, mas não fomos nós os principais, nem os únicos, nem os piores réus. Cúmplices, que depois nos arguiram tanto, pecaram mais e mais feiamente. Sá da Bandeira

Bernardo de Sá Nogueira (1795-1876), Visconde (mais tarde Marquês) de Sá da Bandeira.
Litografia de L. Maurin, 1855

Relação dos objectos, que sendo achados a bordo de qualquer Navio, se devem considerar como indícios de, que ele se destina ao tráfico de escravos, e o tornam sujeito às disposições do Decreto de 10 de Dezembro de 1836, de que esta mesma Relação faz parte.

1.º Escotilhas com grades libertas, em vez de serem fechadas segundo é prática nos Navios mercantes.

2.º Repartimentos, Coberta corrida, ou separações em maior numero do que é costume, ou necessário nos Navios que fazem o Comércio lícito.

3.º Tábuas aparelhadas para formar uma segunda Coberta, conforme praticam os Navios de escravatura.

4.º Gargalheiras, algemas, anjinhos, ou Cadeias.

5.º Maior quantidade de água em pipas ou tanques, do que a necessária para o consumo da equipagem deum Navio mercante.

6.º Uma quantidade extraordinária de pipas ou barris para conter líquidos, uma vez que o Capitão não possa apresentar Certidão da Alfândega onde despachou, mostrando que os donos do Navio prestaramfiança , e que essas pipas ou barris são destinados para azeite de palma ou de peixe, ou para qualqueroutro Comércio lícito.

7.º Maior quantidade de celhas, gamelas, ou bandejas para rancho, do que as necessárias para uso daequipagem de um Navio mercante.

8.º Uma Caldeira de maior dimensão do que a usual, e maior do que aliás seria necessário para uso daequipagem; ou diversas Caldeiras em maior número do que as necessárias para este efeito.

9.º Uma quantidade extraordinária de arroz, feijão, carne e peixe salgado, farinha de pão, mandioca, milho,ou farinhas de qualquer espécie além da que posa ser necessária para o sustento da equipagem, quando qualquer destes objectos não faça parte da carga, e como tal se ache no Manifesto.

Também o Papa Gregório XVI, na sua Carta Apostólica *"In Supremo", de 1839, declarava que doravante, ninguém ouse fazer violência, desapropriar de seus bens ou reduzir seja quem for à condição de escravo.*

Foi neste contexto que diversos outros países foram adotando medidas de abolição gradual do tráfico negreiro e a escravatura.

LONGO E PENOSO CAMINHO

Foi longo e penoso o caminho da Abolição da Escravatura, sob a pressão inglesa que não deixou de aumentar: em 1839, o Parlamento inglês aprovou a *Lord Palmerston's Bill* que autorizava os navios da Royal Navy a apresar quaisquer navios sob pavilhão português que transportassem escravos ou estivessem equipados para esse fim, verificando-se, três anos depois, novo tratado entre a Inglaterra e Portugal que visava a completa abolição do tráfico da escravatura.

Entre 1845 e 1851 foram apreendidas e destruídas 368 embarcações brasileiras que faziam tráfico de escravos para o Brasil, que continuava a ignorar os tratados internacionais que assimilavam o tráfico à pirataria.

Certificado de membro vitalício da *American Colonization Society*. Fundada em 1816 com o objetivo de instalar em África antigos escravos negros libertos, bem como negros nascidos livres nos Estados Unidos da América.
The Gilder Lehrman Institute of American History

A independência da Libéria, proclamada em 1847, fundada e colonizada por escravos americanos libertos com a ajuda de uma organização privada, a *American Colonization Society*, e por escravos libertos dos navios negreiros, constituiu um passo importante em todo o processo abolicionista mundial.

Em 1865, com o termo da Guerra da Secessão nos Estados Unidos daAmérica, o Presidente Abraham Lincoln fez aprovar a 13.ª Emenda à Constituição: *Não haverá, nos Estados Unidos ou em qualquer lugar sujeito a sua jurisdição, nem escravidão, nem trabalhos forçados, salvo como punição de um crime pelo qual o réu tenha sido devidamente condenado.*

A 25 de fevereiro de 1869, no reinado de D. Luís, foi finalmente aprovada a abolição completa da escravatura em todo o império português: *Fica abolido o estado de escravidão em todos os territórios da monarquia portuguesa, desde o dia da publicação do presente decreto.*

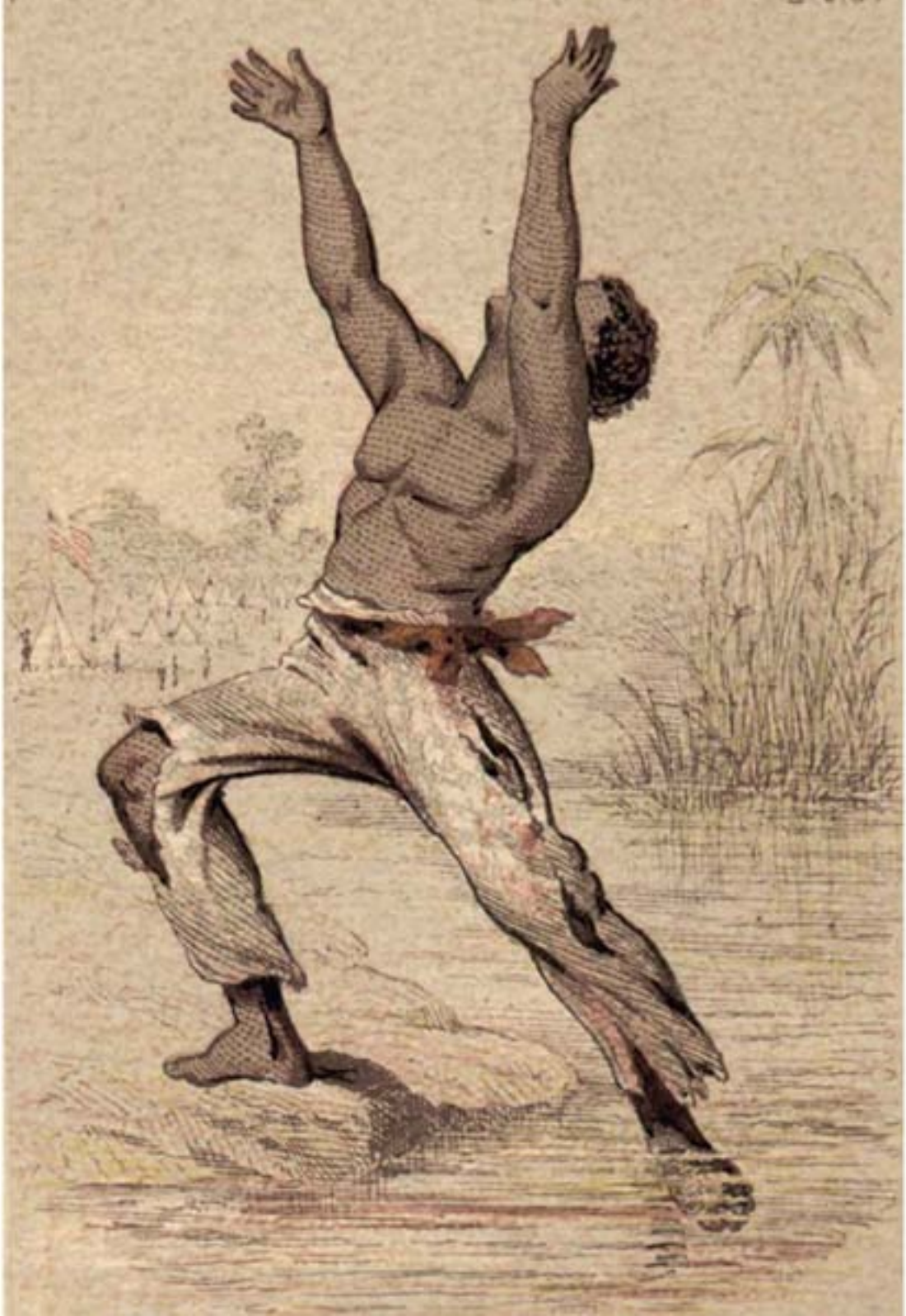
Abolida formalmente a escravatura, prolongaram-se por muito tempo os abusos sobre os antigos escravos, frequentemente designados de "serviçais" ou "contratados". Esta aparentemente nova situação dos trabalhadores resultava da existência de simulacros de contratos de trabalho que, na realidade, em nada os beneficiavam, continuando presos às plantações ou ao serviço doméstico dos seus antigos proprietários, sem esperança de repatriação, vivendo de forma muito semelhante à da sua antiga condição ou empurrados para as cidades, sem ofício, sem trabalho, sem meios de subsistência.

Também no Brasil o processo de abolição foi demorado e complexo - se a abolição do tráfico se verificou em 1850, a escravatura só foi extinta em 1888 - embora a pressão popular ganhasse grande força, ao mesmo tempo que muitos intelectuais tomavam posição inequívoca em defesa dos direitos dos antigos escravos, recenseados então em mais de 1 milhão.

A ocupação gradual dos espaços coloniais em África pelas potências europeias veio também alimentar a criação de laços de dependência das populações locais, forçadas a trabalho obrigatório e ameaçadas pela imposição de sanções pelos colonialistas, com destruição do seu modo de vida e produção ancestrais, criando-se assim condições de submissão muito similares às da escravatura.

Chegados ao século XX, muitos territórios mantiveram ainda regimes de escravatura, mais ou menos ocultos, quer em África, quer na Ásia, quer nas Américas, frequentemente disfarçados através de "contratos" fraudulentos elaborados pelos seus antigos proprietários e justificados com obediências a supostas tradições que apenas serviam para perpetuar o seu domínio. Por tudo isto, a luta contra a escravatura e contra a deportação de mão-de-obra para locais e em condições sem proteção constituem, nos nossos dias, uma urgência de cidadania.

A edificação na Guiné-Bissau do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro em Cacheu é, por isso, um dever de memória e, também, parte integrante do combate presente contra todas as formas aviltantes de exploração homem pelo homem.



A CONSTRUÇÃO DO RACISMO

A **Convenção Internacional** sobre a Eliminação de Todas as *Formas de Discriminação Racial*, aprovada na Assembleia Geral das Nações Unidas de 21 de dezembro de 1965, define "discriminação racial" como *qualquer distinção, exclusão, restrição ou preferência fundada na raça, cor, descendência ou origem nacional ou étnica que tenha como objetivo ou como efeito destruir ou comprometer o reconhecimento, o gozo ou o exercício, em condições de igualdade, dos direitos humanos e das liberdades fundamentais nos domínios político, económico, social, cultural ou em qualquer outro domínio da vida pública*.

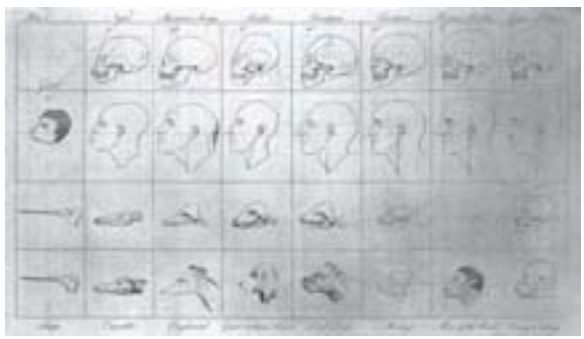
É hoje consensual que o conceito de "raça", aplicado à espécie humana, é uma construção social datada e que a hipotética existência de "grupos raciais", tão valorizados no século XIX, não tem qualquer sustentação genética.

Ultrapassando a vertente biológica e entendido num sentido mais amplo como fenómeno de discriminação de grupos ou comunidades sociais, religiosas, étnicas, regionais, o "racismo" precedeu a teoria das raças, que defendia a divisão da humanidade em subespécies dispostas hierarquicamente, afirmando-se nos finais do séc. XVIII, aliada ao nascimento dos nacionalismos europeus.

A escravatura e o tráfico negreiro atlânticos levaram à consolidação de preconceitos relativos aos povos africanos, mas só após vários séculos desta ignóbil prática de mercantilização dos homens, a eugenia e a incipiente antropologia física colonial vieram dar foros de "verdade científica" à inferiorização e desvalorização cultural do homem negro.

Um episódio ocorrido em 1488 e contado por Rui de Pina, cronista-mor do reino de Portugal, ilustra bem que não era este o contexto dos primeiros séculos de presença europeia em África: Bemoim, rei *wolof* de um território próximo da foz do rio Senegal, deposto, refugia-se numa caravela portuguesa e parte para Lisboa, onde é recebido com honras de Estado pelo rei D. João II. Também entre 1541 e 1543 um contingente de quatrocentos portugueses luta ao lado de forças do imperador da Etiópia contra invasores Otomanos.

A cristalização oitocentista dos preconceitos étnicos e raciais acompanhou a ocupação efetiva dos espaços coloniais, pelo que, salvo algumas exceções, o racismo foi em primeira instância motivado historicamente por projetos políticos que visavam a exploração económica dos territórios africanos.



Comparação entre crânios e rostos de seres humanos, macacos e outros animais. A "ciência" ao serviço da discriminação.
Charles White, *An Account of the Regular Gradations in Man and in Different Animals and Vegetables*, Londres, 1799.

Formas de preconceito com base na cor da pele, transfiguradas ou não em diferenças culturais, permaneceram até tarde no século XX com valor de lei em diferentes países, como foi o caso dos Estados Unidos da América, da África do Sul, e também nos impérios coloniais nomeadamente o português, onde o Estatuto do Indigenato, que reduzia os Africanos a instrumentos de trabalho sem qualquer reconhecimento da sua humanidade, só foi abolido em 1961.

Apesar do fim quase generalizado de situações de discriminação institucionalizada, o racismo não desapareceu, apresentando nos dias de hoje diferentes formas e argumentário e centrando-se nas problemáticas da atribuição de cidadania e de direitos políticos ou na regulação dos fluxos migratórios.

A dignidade humana e os direitos humanos têm ainda um longo caminho a percorrer.

Timorenses deitados no chão, em pose encenada, formando a palavra "Salazar", Década de 1930.
Álbum Fontoura, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Jovem rapariga branca com a sua ama negra, num banco público reservado a "europeus". Joanesburgo, África do Sul, 1956.
Fotografia de Peter Magubane

"Domingo Sangrento", como ficou conhecida a primeira das três marchas de Selma a Montgomery, Estados Unidos da América, 7 de março de 1965

Manifestação contra o racismo e a violência policial, Lisboa, 2015.
Fotografia de Rui Palha

NOVAS FORMAS DE SERVIDÃO

TRABALHOS FORÇADOS

A BOLIDA A ESCRAVATURA em Portugal, a sua ideologia prevaleceu, assim como se reproduziram os mecanismos de diferenciação e discriminação étnica e racial das populações coloniais que a sustentavam.

Logo em 1875, a Lei de 29 de abril, concedia aos *Libertos*, agora chamados *Serviçais*, a possibilidade de contratação dos seus serviços por dois anos e, de preferência, pelos seus antigos donos, podendo, no entanto, ser estabelecidos contratos para servir noutras colónias.

Em 1878, o *Regulamento para os Contratos de Serviçais e Colonos nas Províncias de África Portuguesa* estabelecia ainda que os indivíduos considerados vadios poderiam ser compelidos a prestar trabalho.

Trabalhadores e capataz da Diamang, Companhia de Diamantes de Angola.
Fundação Mário Soares

O *trabalho indígena* foi, assim, o pilar central de sustentação do Império Colonial português. Desapareceram os Escravos para dar lugar aos *Libertos* e *Serviçais* e, depois, aos *Contratados*.

O caso da colónia portuguesa de São Tomé e Príncipe é especialmente elucidativo: após a emancipação legal dos escravos, as necessidades de força braçal para a agricultura do cacau levam à importação de trabalhadores de outros territórios, designadamente de Angola – estimando-se que, entre 1881 e 1904, tenham sido importados cerca de 50.000 *angolas*.

É nestas circunstâncias que se afirma o regime da mão-de-obra contratada. Os roceiros iriam iniciar também o recrutamento de caboverdianos e moçambicanos, predispondo-se a repatriá-los no fim do contrato.

Balantas trabalhando na construção de um ourique.
INEP/Fundação Mário Soares

Embora fosse estipulada uma remuneração (quase sempre ausente das fichas produzidas pela Curadoria Geral dos Serviçais e Colonos), o trabalhador contraía, à partida, uma dívida superior, resultante do seu próprio transporte, o que inviabilizava o seu prometido repatriamento.

Postal com a legenda "Serviçaes trabalhando numa plantação" em São Tomé, s.d..
Arquivo Histórico de São Tomé e Príncipe/Fundação Mário Soares

Em 1878, o Regulamento para os *Contratos de Serviçais e Colonos nas Províncias de África Portuguesa* introduziu a "liberdade de trabalho" mas, logo em 1899, o *Regulamento do Trabalho Indígena*, estabeleceu a obrigação de trabalho sob pena da sua imposição pelas autoridades.

Após a instauração, em 1926, da Ditadura Militar em Portugal, foi nesse mesmo ano aprovado o *Estatuto Político, Civil e Criminal dos Indígenas de Angola e Moçambique*, visando uma "ordem jurídica própria do estado das suas faculdades, da sua mentalidade de primitivos". Para tal, considerava indígenas "os indivíduos de raça negra ou dela descendentes que, pela sua ilustração e costumes, se não distingam do comum daquela raça". A ditadura colocava assim, de um lado, os "civilizados", ou seja, os europeus da metrópole e, do outro, os povos coloniais, vistos como sub-humanos e inferiores.

A legislação previa, contudo, eventuais possibilidades de ascensão social para autóctones que provassem "capacidades" de passagem a "assimilado" ou "civilizado". Mesmo os brancos nascidos nas colónias serão identificados como "portugueses de 2.ª".

O *Estatuto do Indigenato* só seria revogado em 1961, já após a eclosão da luta armada de libertação nacional em Angola.

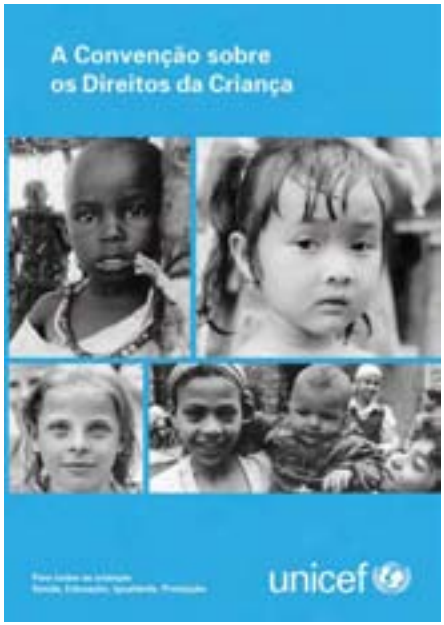
Fichas de trabalhadores contratados em São Tomé e Príncipe.
Arquivo Histórico de São Tomé e Príncipe/Fundação Mário Soares

EXPLORAÇÃO DO TRABALHO INFANTIL

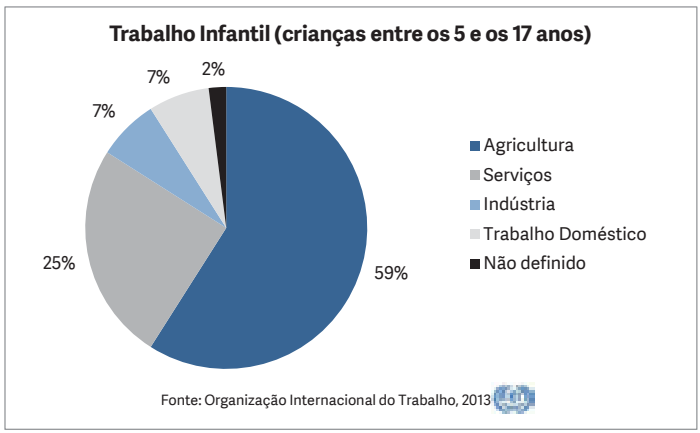
EMBORA AS CRIANÇAS tenham sido desde sempre utilizadas como força de trabalho, o Trabalho Infantil aumentou em grandes proporções com a Revolução Industrial na passagem dos séculos XVIII para XIX. As crianças trabalhavam em fábricas e minas durante longos períodos (12 a 18 horas por dia, seis dias por semana) e sujeitas a condições perigosas, muitas vezes fatais, a troco de pequenas quantias de dinheiro para ajudar as suas famílias.

A regulação do Trabalho Infantil aplicou-se apenas, de um modo geral, às economias desenvolvidas, mantendo-se em largas regiões do mundo a exploração do trabalho de crianças, designadamente pelas multinacionais que para aí se deslocalizaram.

A Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a 20 de novembro de 1989 a *Convenção sobre os Direitos da Criança*, que estipula no seu artigo 1.º que "criança é todo o ser humano menor de 18 anos", reconhecendo-lhe, no artigo 32.º, "o direito de ser protegida contra a exploração económica ou a sujeição a trabalhos perigosos ou capazes de comprometer a sua educação, prejudicar a sua saúde ou o seu desenvolvimento físico, mental, espiritual, moral ou social." Por outro lado, a Organização Internacional do Trabalho, na Convenção n.º 138, aprovada em 1973 e entrada em vigor em 1976, indicou como idade mínima recomendada para admissão em emprego ou trabalho os 16 anos.



Convenção sobre os Direitos da Criança, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 20 de novembro de 1989. A Guiné-Bissau viria a ratificar a Convenção em 20 de agosto de 1990.

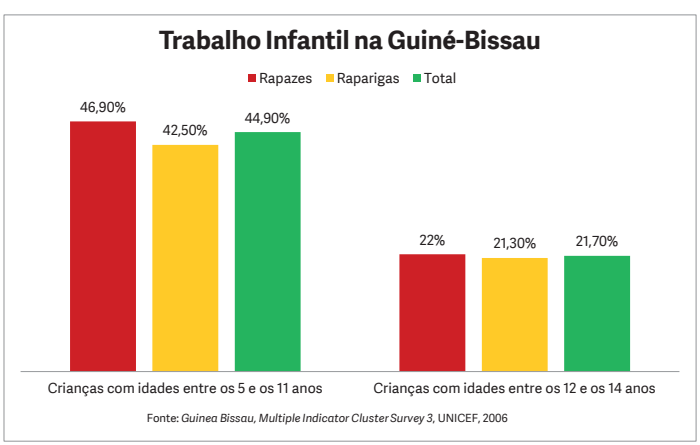


Em 1999, a Organização Internacional do Trabalho indicou como plano imediato de ação o combate e eliminação das piores formas de Trabalho infantil. Nesta lista figuram: todas as formas de escravidão ou similares, como tráfico ou venda de crianças, servidão como pagamento de dívidas, trabalhos forçados ou recrutamento para utilização de crianças em conflitos armados; prostituição infantil; utilização de crianças em atividades ilícitas, como tráfico de droga e trabalhos de risco.

Atualmente estima-se que o número global de crianças que trabalham seja superior a 150 milhões, apresentando a África Subsaariana índices de Trabalho Infantil estimados em 59 milhões, ou 21% da população infantil. Embora se pense que a escravidão já não existe, a Organização Internacional do Trabalho estima que cerca de 5,5 milhões e crianças sejam escravizadas em todo o mundo.

O TRABALHO INFANTIL NA GUINÉ-BISSAU

Relativamente ao Trabalho Infantil, para uma população de 1,453 milhões (em 2006), onde 464.263 têm entre 5 e 14 anos, a Guiné-Bissau apresenta na atualidade os seguintes indicadores:



Em vários países da sub-região, o ensino dos estudos corânicos tem sido utilizado por falsos mestres para seduzir centenas de pais a enviar-lhes as suas crianças com o objetivo de aprenderem a ler o Corão. Estes mestres obrigam, contudo, as crianças, conhecidas como *talibés*, a mendigar nas ruas dinheiro e comida para seu próprio sustento.

56,9% das crianças em idade escolar frequentam, na Guiné-Bissau, algum grau de ensino, estimando-se, no entanto, que muitas, acumulam com a escola a responsabilidade e o peso de algum tipo de atividade laboral.

Mulheres e raparigas em Bissau.
Fotografia Fundação Mário Soares

A ABOLIÇÃO E OS DIREITOS DAS MULHERES

***A PRINCÍPIO**, não havia diferenças de estatuto entre o homem da fornalha e a mulher do moinho ou entre o homem que cavava a terra e a mulher que nela lançava a semente.* Marc Ferro

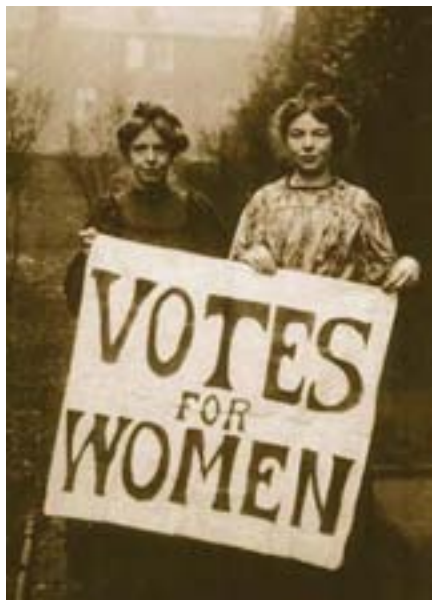
A escravatura veio agravar a diferenciação dos direitos das mulheres, nivelando por baixo o seu papel. Mesmo na sociedade negra desfeita, a mulher africana não mais gozaria de salvaguardas e privilégios de que sempre dispusera.

Representação de um leilão de escrava e da sua criança, no Brasil colonial, s.d..
National Maritime Museum, Londres.

A ABOLIÇÃO E A CONQUISTA DE DIREITOS

O SERVIÇO DOMÉSTICO após a abolição assume características semelhantes aos da estrutura esclavagista. O trabalho doméstico, que mantinha as mulheres negras (ex-escravas) como cuidadoras dos lares, foi uma recorrência.

Em pleno século XX, a conquista do sistema educativo nacional, universal e misto, permitiu às mulheres maior independência económica. O movimento pela emancipação e pelos direitos das mulheres, através também da conquista do direito de voto, lado-a-lado com o movimento abolicionista, trouxe à mulher direitos civis e políticos.



Annie Kenney e Christabel Pankhurst, inglesas e sufragistas, empunham uma faixa reclamando "Votos para as mulheres", 1908.

NOVAS FORMAS DE ESCRAVATURA E EXPLORAÇÃO DA MULHER

A ESCRAVATURA foi abolida legalmente, mas as suas heranças estão presentes no quotidiano e na vida das mulheres negras. Se para a mulher é preciso trabalhar mais horas, ou dias, para auferir o mesmo que um homem, a mulher negra permanece, hoje, duplamente condicionada.

Nos nossos dias, continuam a existir graves violações dos Direitos Humanos em muitos países. As mulheres continuam a ser prometidas em casamento a troco de compensações entregues aos pais ou à família. A mulher, por morte do marido, continua a poder ser transmitida por herança a outra pessoa. A mulher continua a ser objeto de tráfico e de exploração sexual e, em muitos casos, forçada à prostituição por redes internacionais. A mulher continua a não ter as mesmas oportunidades no acesso à educação e ao desenvolvimento. A Luta de Libertação da Guiné-Bissau constituíu um momento de importante afirmação da Mulher, chamada a lutar em pé de igualdade com os seus companheiros e tomando posição significativa em todos os momentos da afirmação política e social da Libertação.

Amílcar Cabral numa tabanca com mulheres e crianças durante a Luta de Libertação, agosto de 1971.
Fotografia Bruna Polimeni, Arquivo Amílcar Cabral/Fundação Mário Soares

O Relatório sobre os Direitos Humanos na Guiné-Bissau, da Organização das Nações Unidas, indicava que, em 2014, nenhuma lei proibia a violência doméstica e mesmo a penalização da violação, dependente de denúncia da vítima, era geralmente ignorada. O casamento forçado de crianças, a venda de meninas para casamento ou a exploração sexual é ainda uma realidade na Guiné-Bissau e em muitos outros países.

Embora a Assembleia Nacional Popular tenha aprovado, em 2012, a lei de proibição da mutilação genital feminina, a prática continua a ser também uma realidade de muitas meninas guineenses, quer no interior do país, quer na diáspora. A UNICEF estimava, dez anos antes dessa ilegalização, que 50% das mulheres guineenses tinham sofrido mutilação genital.

A ESCRAVATURA MODERNA

A **SITUAÇÃO ECONÓMICA**, financeira, política e social dos nossos dias caracteriza-se por uma enorme instabilidade, agravada pelos processos desregrados da globalização e pelas disputas de invocada natureza religiosa. Um pouco por todo o lado, conflitos de vária ordem têm provocado enormes vagas migratórias - segundo a Organização Internacional do Trabalho, só em 2014, cerca de 60 milhões de pessoas foram forçadas a mudar a sua localização em resultado de guerras, conflitos ou perseguições, o que tem vindo a agravar-se.

Esta realidade abre caminho ao aumento do tráfico de seres humanos, reduzidos à perda dos seus direitos, expostos a condições de trabalho degradantes e sujeitos à exploração e à fraude.

Estamos perante novas escravaturas, frequentemente acompanhadas da privação de liberdade de movimentos, de múltiplas formas de coação e mesmo de sujeição a trabalhos não remunerados.

Não se conhecem com rigor os dados desta Escravatura Moderna, que abarca realidades tão diversas como a servidão por dívidas, os trabalhos forçados, o trabalho escravo, o tráfico sexual ou a servidão doméstica. Mas a verdade é que estamos perante seres humanos controlados por indivíduos ou organizações que, através da violência e da coação, os mantêm reféns para melhor os explorar económica e socialmente.

Calcula-se (*globalslaveryindex.org*) que mais de 45 milhões de pessoas em todo o mundo estão hoje sujeitas a verdadeiras condições de escravatura.

Emigrantes sírios e iraquianos à chegada à ilha grega de Lesbos, 30 de outubro de 2015.

ESCRAVATURA E TRÁFICO NEGREIRO: CRONOLOGIA

Na antiguidade, a guerra constituiu o principal abastecimento de escravos, os *vencidos*. A prisão por dívidas implicava também, muitas vezes, a redução de homens livres à escravatura. Do mesmo modo, a pirataria vendia como escravos os homens e mulheres raptados.

Durante muito tempo, o Mediterrâneo foi a principal área de tráfico de escravos, trazidos da África subsaariana (designadamente da área do Lago Chade) através das rotas do deserto para serem vendidos nos países a norte.

Com a chegada dos portugueses à costa da Guiné, a situação alterou-se profundamente, abrindo-se uma nova rota de escoamento dos escravos e, sobretudo, intensificando-se o tráfico.

O arquipélago de Cabo Verde foi o destino inicial dos escravos capturados na Guiné, sendo outros vendidos na Madeira, em Portugal e em Espanha.

1441 > O navegador português Nuno Tristão explora a costa africana, passando o Rio do Ouro e descobrindo o Cabo Branco e, mais tarde, as ilhas de Arguim e das Garças, atingindo a embocadura do rio Senegal ("país dos negros"), vindo a morrer, em 1446, na foz do rio Gâmbia, em confronto com as populações locais.

1444 > São desembarcados em Lagos (Portugal) 235 escravos capturados a sul do Cabo Branco por uma frota de seis caravelas, sendo vendidos num terreno perto da Porta da Vila (antiga porta Norte), na presença do Infante D. Henrique, a quem cabia 1/5 do valor realizado com essa mercadoria. Este acontecimento marca o início do tráfico europeu de escravos africanos para a Europa.

1445 > Os portugueses instalam-se na Ilha de Arguim, numa região da atual Mauritânia habitada por mauros e negros islamizados, com o objetivo de intercetar o ouro que as caravanas transportavam de Tombuctu para o norte de África, e de adquirir goma-arábica produzida localmente e, sobretudo, escravos. Portugal passou a receber de Arguim, cerca de 800 escravos por ano. Em 1461, foi concluída a construção de uma fortificação, constituindo a primeira feitoria comercial portuguesa em África, que permanecerá sob controlo da Coroa portuguesa até 1633, data da sua conquista pelos holandeses.

1446 > Álvaro Fernandes prossegue a exploração da costa africana, atingindo as ilhas de Los, junto a Conacri.

1447 > Fernandes Afonso explora a zona do rio Jumbas e da ilha de Goreia, acompanhado pelo dinamarquês Valarte, que virá a morrer no território do atual Senegal.

1452 > O Papa Nicolau V dirige ao rei de Portugal D. Afonso V a bula *Dum Diversas*, concedendo-lhe "plena e livre permissão de invadir, conquistar, atacar, vencer e subjugar os sarracenos e os pagãos e quaisquer outros infiéis e inimigos de Cristo (...) e outrossim que pudesse reduzir à escravidão perpétua as suas pessoas e apropriar-se dos seus bens", o que será confirmado, três anos depois, pela bula *Romanus Pontifex*.

1466 > D. Afonso V concede autorização aos "moradores" do arquipélago de Cabo Verde, recém-descoberto, para irem "com navios a tratar e resgatar em todos (...) os tratos das partes da Guiné", excetuando Arguim, que estava sob controlo direto da Coroa, consagrando assim um mono-

pólio na importação de mercadorias africanas, sobretudo escravos. Os escravos trazidos compulsivamente da costa africana pelos "moradores" da Ilha de Santiago passam a constituir a maioria da população - a mão-de-obra -, sendo também mercadoria exportável com grandes lucros para o Brasil e sustentando a criação de uma elite escravocrata que irá dominar o arquipélago durante pelo menos um século.

1469 > O rei D. Afonso V concede ao comerciante Fernão Gomes, por arrendamento, o monopólio do contrato de comércio no Golfo da Guiné, comprometendo-se este a explorar a costa de África durante cinco anos (o acordo seria prolongado por mais um ano), entregando ao rei, no final desse prazo, 100 léguas de terras descobertas. Com os navegadores João de Santarém e Pêro Escobar, entre outros, prossegue a exploração da costa africana, descobrindo as ilhas do Golfo da Guiné, designadamente São Tomé e Príncipe e a foz do rio Níger e atingindo o Cabo de Santa Catarina. Em 1471, chegam à Mina, onde encontram um florescente comércio de ouro de aluvião. Ao abrigo desse contrato, exploram outras riquezas como a pimenta-da-guiné, dedicando-se igualmente ao comércio de escravos.

1479 > Assinatura, entre Portugal e Castela, do Tratado das Alcáçovas-Toledo, que reconheceu o domínio português sobre as terras descobertas a sul do arquipélago das Canárias, incluindo a Costa da Mina e o golfo da Guiné.

1482 > Construção da feitoria fortificada de São Jorge da Mina, no atual Gana, com a função de assegurar a soberania e o comércio de Portugal no Golfo da Guiné. Com o posterior incremento do tráfico atlântico de escravos, a fortificação readquiriu importância como entreposto onde os cativos eram mantidos a aguardar o seu transporte para as Américas.

1482-1484 > Diogo Cão contacta o reino do Congo.

1485 > João de Aveiro, embaixador do Rei de Portugal, estabelece relações com o rei do Benim.

1486 > É criada em Portugal a Casa dos Escravos, com o fim de superintender todo o comércio de escravos africanos e cobrar as respetivas receitas régias.

1486-1493 > O banqueiro e armador florentino Bartolomeu Marchionni, um dos homens mais ricos de Lisboa, recebe, em regime de monopólio, o "rio dos escravos", um dos mais importantes entrepostos de escravos. Era o principal comerciante de açúcar das ilhas da Madeira e financiou viagens para a Guiné, o Brasil e a Índia.

1493 > Início do povoamento efetivo da ilha de São Tomé, com a introdução da cana-de-açúcar e o desenvolvimento da produção açucareira, o que implicou a importação de escravos do continente africano.

1494 > Assinado entre Portugal e Espanha o Tratado de Tordesilhas, para dividir as terras "descobertas e por descobrir", na sequência da viagem de Cristóvão Colombo ao "Novo Mundo" em 1492. Os territórios a leste do meridiano traçado pertenceriam a Portugal e os territórios a oeste, à Espanha, que foi assim excluída do comércio direto com África.

1500 > Primeiras notícias de "lançados" na

região dos rios da Guiné. As naus portuguesas que demandaram as terras e os rios da Guiné recorreram frequentemente aos "lançados", voluntários ou à força, cripto judeus ou cristãos, deixados em terra para se fixarem entre os africanos e aí se estabelecerem. Viriam a servir frequentemente como intermediários entre as autoridades africanas e os comerciantes europeus no tráfico de escravos.

1502 > São introduzidas os primeiros escravos africanos nas Antilhas (ilha Hispaniola, atual S. Domingos).

1512 > O rei D. Manuel I proibiu que fossem desembarcados fora de Lisboa quaisquer escravos trazidos para Portugal.

1515 > O rei D. Manuel I mandou que se construísse em Lisboa um poço onde fossem deitados e tapados com cal os corpos dos escravos mortos e abandonados. Situava-se na zona da Igreja de Santa Catarina, onde hoje existe ainda a Rua do Poço dos Negros.

1516 > As autoridades espanholas concedem a uma companhia genovesa o "asiento de negros", isto é, a exclusividade no abastecimento de escravos às Índias de Castela.

1518 > É autorizada a exportação direta de escravos para a América espanhola a partir de Cabo Verde e de São Tomé.

1518-1519 > Forte epidemia de varíola nas Antilhas acelera a importação de mão-de-obra escrava.

1537 > A bula *In Nomine Sancte*, promulgada pelo Papa Paulo III, proibiu a escravidão dos índios (das Américas), mas mantém indiferença em relação à escravatura negra.

1550-1551 > Junta de Valladolid: debate no Colégio de San Gregorio de Valladolid sobre os indígenas americanos ou índios no âmbito da colonização das Américas: Juan Ginés de Sepúlveda defendeu o direito e a conveniência do domínio dos espanhóis sobre os indígenas, considerados inferiores, enquanto Bartolomé de Las Casas defendeu a tese de que todos os homens são criados à imagem de Deus e, portanto, a escravidão deveria ser rejeitada. O debate foi inconclusivo.

1555 > O padre Fernando de Oliveira, em "Arte de Guerra do Mar" denuncia o comércio de escravos como um "odioso comércio", pregando uma convivência pacífica dos portugueses com os gentios que estavam dispostos a com eles comerciar e opondo-se às conversões violentas, como de judeus e muçulmanos. Afirma que o comércio de seres humanos viola o conceito da "Guerra Justa" defendido pela teologia de Santo Agostinho.

1570 > O rei de Portugal D. Sebastião introduz limitações à escravização dos ameríndios.

1576 > O fidalgo e explorador português Paulo Dias de Novais funda em Angola a cidade de São Paulo da Assunção de Loanda. O tráfico negreiro que se vinha a deslocar para sul adquire neste novo entreposto importância crescente, com o objetivo de assegurar o fornecimento de escravos com destino a Portugal, ao Brasil e à América Central. Entre 1641 e 1648, a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais ocupa a cidade, controlando o tráfico de escravos aí sediado.

1579 > O contrato dos direitos régios de Angola é separado dos de São Tomé, a que estava associado.

1580 > Com a crise de sucessão em Portugal e a união da coroa com a Espanha, esta torna-se o mais importante império colonial e o maior participante no comércio de escravos.

1588 > Instalação em Cacheu da primeira feitoria portuguesa na Guiné, destinada a assegurar essencialmente o comércio de escravos. A região estará dependente de Cabo Verde até 1879.

O comércio de escravos conhece uma nova fase. Por um lado, a ocupação pelos europeus do continente americano provoca crescente necessidade da mão-de-obra escrava. Por outro lado, o comércio de escravos africanos é alargado a novas nacionalidades, com a instalação de ingleses, franceses, holandeses, dinamarqueses nas áreas onde é feito o seu abastecimento.
São criadas em diversos países companhias especialmente dedicadas ao tráfico negreiro, com participação de capitais públicos e privados. Os países europeus tentam garantir diretamente o fornecimento de escravos às colónias que instalam no *Novo Mundo*.

1588 > Mercadores ingleses adquirem direitos de comércio entre os rios Senegal e Gâmbia.

1595 > Mercadores portugueses asseguram, até 1640, o *asiento*, o fornecimento exclusivo de escravos à América Espanhola.

1617 > Holandeses expulsam os portugueses da Angra de Bezaguiche, que abriga o ilhéu de Goreia.

1620 > Chegada dos primeiros escravos africanos às colónias continentais inglesas na América.

1621 > Fundação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais (WIC) com monopólio comercial com as colónias ocidentais pertencentes às Sete Províncias Unidas dos Países Baixos nas Índias Ocidentais (o Caribe) e do tráfico de escravos no Brasil, Caribe e América do Norte. A Companhia podia operar também em África (entre o Trópico de Câncer e o Cabo da Boa Esperança) e nas Américas, incluindo o Oceano Pacífico e na parte oriental da Nova Guiné.

1633 > A Companhia das Índias Ocidentais conquista aos portugueses a fortaleza de Arguim.

1637 > Os holandeses conquistam a fortaleza de São Jorge da Mina.

1638 > Comerciantes franceses estabelecem um posto na ilha de Bakosse, na foz do rio Senegal.

1641-1648 > Aproveitando a união das coroas portuguesa e espanhola, os holandeses ocupam vários portos do litoral angolano e de São Tomé, reforçando o seu posicionamento no tráfico de escravos no Hemisfério Sul.

1645 > Os portugueses instalam uma feitoria em Ziguinchor, no reino de Casamansa, subordinada à capitania de Cacheu.

1658 > É criada pelos franceses a Companhia de Cabo Verde e do Senegal, que instala um entreposto em Saint Louis.

1660 > Formação pela Casa dos Stuart e comerciantes de Londres da *Company of Royal Adventurers Trading to Africa*, estabelecendo numerosos entrepostos

esclavagistas na costa da África Ocidental, essencialmente destinados ao abastecimento das Caraíbas Britânicas. Após uma séria crise, voltou a erguer-se em 1672, sob a designação de *Royal African Company*, transportando no período até 1689 entre 90 000 a 100 000 escravos, marcados a ferro no peito com as iniciais da companhia, "RAC". A partir de 1731, dedicou-se ao comércio do marfim e do ouro em pó.

1663 > Os ingleses constroem o Forte James, na atual Gâmbia, a sua primeira possessão em África.

1664 > Criação da Companhia Francesa das Índias Ocidentais, que durará até 1674. Receberá o monopólio do tráfico de escravos africanos que pertencera à Companhia de Cabo Verde e do Senegal.

1671 > Criação da Companhia Dinamarquesa das Índias Ocidentais, que operou principalmente na zona da Costa do Ouro (atual Gana).

1673 > Fundação em França da Companhia do Senegal para o comércio de escravos.

1677 > Os franceses ocupam definitivamente o entreposto de escravos do ilhéu de Goreia, até aí sob domínio holandês.

1684 > O rei de Portugal D. Pedro II manda publicar o Regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola e mais conquistas e sobre a arqueação dos navios, em que procura disciplinar o transporte de escravos: "do aperto, com que vem, sucede maltratarem-se de maneira, que, morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos".

1685 > Criação em França da *Compagnie Royale de Guinée*, sociedade comercial privilegiada dedicada especialmente ao tráfico negreiro e ao comércio triangular entre a cidade francesa de Nantes e a ilha Hispaniola ou São Domingos.

1685 > Promulgação, pelo rei de França, Luís XIV, do "Código Negro", que estabelecia o estatuto civil e penal dos escravos nas colónias francesas, assim como as relações com os seus proprietários.

1687 > O capitão-mor de Cacheu informa o rei português, D. Pedro II, da situação preocupante que se vive na Guiné face às investidas francesas, que colocam em risco o monopólio português do tráfico de escravos. A *Compagnie du Sénégal*, recentemente criada, com o intuito específico de fornecer mão-de-obra escrava para as Antilhas, procede a *razzias* nos territórios da Guiné e pretende construir uma fortificação em Bissau.

1696 > Início da construção da fortaleza da Amura, em Bissau, que viria a ser abandonada nos dez anos seguintes porque *sobre se achar hoje tão pouco adiantada, se reconhece estarmos com pouca aceitação dos Negros, chegando a experimentar-se o excesso de que o rei prendesse ao capitão-mor*.

No século XVIII, o tráfico negreiro insere-se no chamado "comércio triangular", muito mais rentável: os navios partiam de portos ingleses, designadamente de Bristol ou Liverpool, com destino ao Golfo da Guiné, levando encomendas de armas, rum, tecidos de algodão e bijuterias que vendiam aos traficantes de escravos, adquirindo-lhes

"mercadoria humana" para a 2.ª viagem, destinada ao continente americano. Desembarcados e vendidos os escravos, os navios regressavam à Europa, desta vez transportando produtos como açúcar, café, tabaco e tecidos confecionados no *Novo Mundo*.

1701-1713 > Os franceses da Companhia da Guiné recuperam o *asiento*, o exclusivo de fornecimento de escravos à América Espanhola.

1711 > Fundação da sociedade público-privada inglesa *South Sea Company,* obtendo os direitos exclusivos do comércio com a América do Sul ao finalizar a Guerra de Sucessão Espanhola (obtém o *asiento* pelo qual se comprometia a enviar para a América Espanhola um total de 144000 escravos em 30 anos). O seu colapso em 1720 constituiu um dos maiores escândalos financeiros da sua época.

1721 > Fundação na Holanda da Companhia de Comércio de Midelburgo (*Middelburgsche Commercie Compagnie*), cuja atividade principal era o comércio de escravos. O poderio destas companhias holandesas espalhava-se pelos vários continentes, sendo a VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*) a mais poderosa.

1721 > Os portugueses erguem uma feitoria fortificada em Ajudá (Ouidah, na atual República do Benim), perto das fortalezas inglesa e francesa já existentes. Esse entreposto exportou a maioria dos escravos para Salvador da Baía.

1748 > Fundação, em Nantes (França), da *Société d'Angola,* destinada ao tráfico de escravos no litoral angolano 1748 – na sua obra *O Espírito das Leis*, o filósofo francês Montesquieu combate a escravidão dos africanos, afirmando ironicamente: "Tendo os povos da Europa exterminado os da América, tiveram de escravizar os de África para conseguirem tratar tantas terras."

A escravatura e o tráfico negreiro suscitam crescente oposição de meios intelectuais e religiosos. Entretanto, as necessidades de mão-de-obra nas colónias europeias no continente americano fazem aumentar o fluxo de escravos africanos, sendo necessário mais de um século para a abolição da escravatura. Mas a verdade é que muitos escravos formalmente libertos permanecem na dependência dos seus proprietários, agora como "serviçais" ou " contratados".

1753 > A fortaleza da Amura, em Bissau, é reconstruída, tendo sido provavelmente utilizada mão-de-obra cabo-verdiana trazida para o efeito.

1755 > O Marquês de Pombal institui, em Portugal, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e, em 1759, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Tratam-se de companhias monopolistas destinadas a controlar e fomentar a atividade comercial com essas capitanias, sendo uma das suas principais atividades o fornecimento de escravos africanos.

1761 > Primeiro alvará, da autoria do Marquês de Pombal, visando a abolição da escravatura em Portugal, mantendo-a, contudo, nas colónias. Passam a ser considerados livres os escravos que entrarem em Portugal.

1770 > Os *quakers* americanos proíbem aos seus membros a posse de escravos na sequência de posições anti-esclavagistas

já tomadas em vários países pela sua organização.

1772 > No Reino Unido, um escravo da Virgínia, James Somerset, que havia acompanhado o seu proprietário para Inglaterra, recusa-se a voltar para a América, sendo acorrentado num barco com destino à Jamaica. Com apoio de anti-esclavagistas ingleses, leva o caso aos tribunais e obtém uma sentença que o declara livre.

1773 > Embora com algumas exceções, consideram-se homens livres os escravos residentes em Portugal.

1777 > Abolição gradual da escravatura no estado do Vermont (EUA) e, dois anos depois, na Pensilvânia.

1778 > Tratado de *El Pardo* assinado entre a Rainha Maria I de Portugal e o Rei Carlos III de Espanha, pelo qual Portugal cedeu as ilhas de Annobon e Bioko (Fernando Pó), na atual Guiné Equatorial, assim como a costa do Golfo da Guiné entre a foz do rio Níger e a do Ogooué, no atual Gabão. Em troca desses territórios, Portugal adquiriu territórios na América do Sul para a colónia do Brasil.

1781 > A tripulação do navio negreiro inglês "Zong" assassinou 133 escravos africanos destinados à Jamaica, atirando-os borda fora à medida que faltava água potável a bordo. Posteriormente, os proprietários do navio solicitaram uma indemnização à companhia seguradora, que a recusou. Levado o caso a tribunal, os proprietários viram ser-lhes negada a indemnização pedida. O caso teve grande impacto no seu tempo devido à denúncia do massacre realizada pelo escravo liberto Olaudah Equiano.

1783 > Mais de 300 *quakers* apresentaram ao Parlamento inglês, inspirados pelo massacre do "Zong", uma petição contra o tráfico de escravos.

1787 > Thomas Clarkson e William Wilberforce fundam em Londres a *Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade* (antecessora da *British Antislavery Society*), modelo de outras associações em vários países da Europa e da América.

1788 > Fundada em Paris, à imagem da sociedade abolicionista inglesa, a *Sociedade dos Amigos dos Negros*, que tinha por objetivo a igualdade nas colónias entre brancos e homens de cor livres, a abolição imediata do tráfico negreiro e a abolição progressiva da escravatura.

1789 > A Revolução Francesa aprova a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, cujo artigo 1.º estabelece que "Os homens nascem e são livres e iguais em direitos".

1789 > O rei de Espanha concede liberdade de comércio a espanhóis e a estrangeiros para o tráfico de escravos com as ilhas de Cuba, São Domingos, Porto Rico e província de Caracas.

1789 > Publicação, em Londres, da autobiografia do escravo liberto Olaudah Equiano (*The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, The African)*, obra que influenciará decisivamente o movimento abolicionista.

1791-1804 > Levantamento dos escravos haitianos que

põem termo à colónia francesa de S. Domingos e fundam o Estado soberano do Haiti. A vitoriosa Revolução Haitiana exerceu enorme influência nas Américas, mostrando que era possível criar um Estado liberto da escravatura e dirigido por não-brancos e antigos cativos.

1792 > O rei da Dinamarca Cristiano VII promulga um decreto sobre "comércio de negros" ordenando que, a partir de 1803, cesse o tráfico negreiro transatlântico sob bandeira dinamarquesa, que era aliás diminuto.

1792 > Em Inglaterra, uma moção para a abolição do tráfico é aprovada na Câmara dos Comuns mas rejeitada pela Câmara dos Lordes.

1794 > A Convenção Nacional saída da Revolução Francesa atribui a cidadania francesa aos homens de cor e mestiços e aos escravos, abolindo assim a escravatura. Napoleão revoga essa decisão, que será retomada em 1833 para os negros livres e em 1848 para os escravos.

1794 > Fundação em Filadélfia da *American Convention for Promoting the Abolition of Slavery*, reunindo as sociedades abolicionistas dos Estados Unidos da América.

O combate ao tráfico negreiro precede a abolição da escravatura. A Inglaterra domina os mares e apreende centenas de navios negreiros. Mas o certo é que o modo de produção nas colónias dos países europeus continua a exigir mão-de-obra intensiva, sendo os escravos a solução mais barata, arrastando assim o processo de abolição.

1807 > O Parlamento inglês aprova o *Slave Trade Act*, que proibia, a partir de 1 de janeiro de 1808, o tráfico negreiro no Império Britânico, mas não a escravatura.

1807 > Os Estados Unidos da América proíbem a importação de escravos (*Slave Importation Prohibition Act*), também a partir de 1 de janeiro de 1808.

1808 > A Serra Leoa torna-se colónia britânica e acolhe operações navais contra o tráfico negreiro, recebendo numerosos escravos libertos, designadamente apreendidos aos traficantes pelos navios de guerra britânicos.

1810 > Tratado de Aliança e Amizade entre Portugal e Inglaterra estabelece a abolição gradual do tráfico negreiro português, que fica desde logo limitado às suas possessões efetivas em África.

1810 > O México manifesta a sua intenção de abolir a escravatura, o que se viria a verificar apenas em 1829.

1814 > Os Países Baixos proíbem o tráfico negreiro.

1815 > No Congresso de Viena, as potências europeias (Áustria, Espanha, França, Grã-Bretanha, Noruega, Portugal, Prússia, Rússia e Suécia) comprometem-se a proibir o tráfico de escravos, embora sem fixação de datas.

1815 > Assinada em Viena a Convenção Luso-Britânica, pela qual Portugal declarava proibir doravante a todos os seus nacionais "comprar escravos ou traficar neles em qualquer parte da costa da África ao Norte do Equador". Dois anos depois, Portugal reconhece à Inglaterra o direito de visita e busca dos seus navios suspeitos de servirem o tráfico negreiro.

1817 > Tratado entre a Inglaterra e Espanha

em que esta se comprometia a suprimir o tráfico e a abolir a escravatura num prazo de três anos (não foi cumprido até 1867).

1818 > A *American Colonization Society* adquire terrenos na costa africana (atual Libéria) para instalar escravos americanos libertos.

1823 > Abolição da escravatura no Chile e, em 1826, na Bolívia.

1826 > Tratado pelo qual a Inglaterra impõe ao governo do Brasil, recém-independente de Portugal, o compromisso de decretar a abolição do tráfico no prazo de três anos.

1831 > O Parlamento brasileiro aprova a "Lei Feijó" com medidas contra o tráfico negreiro, que ficou conhecida como "lei para inglês ver".

1831 > Campanha de petições em Inglaterra com vista à abolição da escravatura.

A "Revolução Industrial" em Inglaterra dispensa a mão-de-obra escrava, agora substituída por proletários contratados. Mas as colónias dos vários Estados europeus ainda não atingiram esse avanço tecnológico e produtivo.
O lento processo de abolição da escravatura passa assim pela indemnização dos proprietários de escravos, para resolver o "incalculável prejuízo" causado. Durante mais de três séculos, o tráfico negreiro constituíra uma das molas fundamentais do capitalismo mercantil, fornecendo a mão-de-obra necessária às plantações do Novo Mundo e representando em si uma forma importante de acumulação de capital.

1833 > Lei da abolição da escravatura em Inglaterra e em todas as colónias britânicas, com indemnização aos proprietários.

1834 > Fundação da Sociedade Francesa para Abolição da Escravatura.

1835 > Negreiros espanhóis navegando com bandeira portuguesa continuam a abastecer Cuba com escravos provindos sobretudo de Cacheu e Bissau, sendo conhecida a participação de Honório Barreto em alguns desses carregamentos.

1836 > O primeiro-ministro português Sá da Bandeira faz aprovar legislação que determinava a extinção da exportação de africanos das colónias portuguesas: "Fica proibida a exportação de escravos, seja por mar ou por terra, em todos os Domínios Portugueses, sem excepção, quer sejam situados ao norte, quer ao sul do equador, desde o dia em que na Capital de cada um dos ditos Domínios for publicado o presente Decreto."

1837 > Espanha decreta a abolição da escravatura no território peninsular, mas não nas colónias.

1839 > Carta Apostólica *In Supremo* do Papa Gregório XVI: "admoestamos e esconjuramos energicamente no Senhor todos os fiéis cristãos de qualquer condição que, doravante, ninguém ouse fazer violência, desapropriar de seus bens ou reduzir seja quem for à condição de escravo, ou prestar ajuda ou favorecer àqueles que cometem tal delito ou querem exercitar o indigno comércio por meio do qual os negros são reduzidos a escravos".

1839 > O Parlamento inglês aprova, unilateralmente, uma determinação (*Lord Palmerston's bill)* pela qual se

autoriza os navios da *Royal Navy* a apresar quaisquer embarcações sob pavilhão português que transportassem escravos ou estivessem equipados para esse fim.

1842 > Abolição gradual da escravatura no Uruguai e no Paraguai.

1842 > Assinado em Lisboa, entre o Reuno Unido e Portugal, o Tratado de Comércio e Navegação e o Tratado para a completa abolição do tráfico da escravatura.

1845 > Espanha adota uma lei de proibição do tráfico, mas abrindo exceções para a sua colónia de Cuba.

1845 > Aprovado pelo Parlamento do Reino Unido o *Slave Trade Suppression Act* ou *Aberdeen's Bill*, autorizando as embarcações da Marinha Real Britânica a apreender quaisquer navios negreiros que porventura se dirigissem ao Império do Brasil. Entre 1845 e 1851 foram apreendidas e destruídas 368 embarcações que faziam tráfico de escravos para o Brasil, que continuava a ignorar os tratados internacionais que assimilavam o tráfico à pirataria.

1846-48 > Diversos países foram, entretanto, abolindo a escravatura, como a Suécia, a Tunísia, a Dinamarca e a França.

1847 > Proclamação da independência da Libéria, fundada e colonizada por escravos americanos libertos com a ajuda de uma organização privada chamada *American Colonization Society* e por escravos libertos dos navios negreiros.

1849 > A França aprova uma lei de indemnização aos colonos proprietários de escravos.

1849 > Fundação de Libreville (Gabão) por escravos libertos a partir de um navio negreiro chamado Elizier.

1849 > Aprovada pelo Brasil a "lei Eusébio Queirós" que proibiu o tráfico transatlântico de escravos. O certo é que o tráfico interno cresceu e concentrou-se nas Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo.

1851-54 > A abolição da escravatura chega aos países latino-americanos: Colômbia, Argentina, Venezuela e Perú.

1854 > Primeiras medidas com vista à abolição da escravatura nas colónias portuguesas. Cinco anos depois, é extinta a escravatura em todos os territórios portugueses, embora com restrições e prazos.

1857 > O Império Otomano proíbe o tráfico de escravos.

1861 > Alexandre II emancipa por decreto todos os servos russos.

1862 > Proclamação da Emancipação nos Estados Unidos, pelo Presidente Abraham Lincoln, abolindo a escravatura em todo o território confederado, ainda em Guerra Civil. Três anos depois, com o termo da Guerra de Secessão, a escravatura foi declarada ilegal através da aprovação da 13.ª Emenda Constitucional.

1863 > A Holanda declara a abolição da escravatura nas suas colónias.

1867 > Espanha proíbe definitivamente o tráfico negreiro.

1867 > Chegada documentada do último navio negreiro a Cuba.

1869 > Abolição da escravatura em Por-

tugal: *Fica abolido o estado de escravidão em todos os territórios da monarquia portuguesa, desde o dia da publicação do presente decreto.*

1873 > Abolição da escravatura na colónia espanhola de Porto Rico.

1876 > Abolição da escravatura na Turquia.

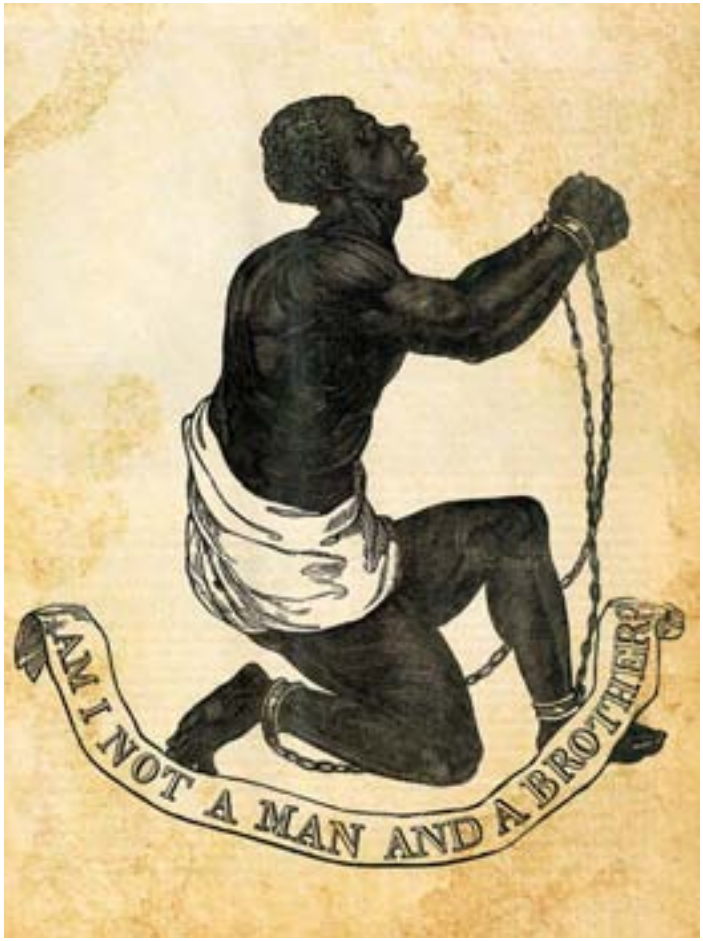
1880-1886 > Abolição progressiva da escravatura na colónia espanhola de Cuba.

1885 > As decisões finais da Conferência de Berlim visaram repartir África pelas potências coloniais, adotando ainda algumas medidas para reprimir a prática da escravatura.

1886 > Espanha proíbe definitivamente a escravatura no seu território e nas suas colónias, incluindo Cuba.

1888 > O Brasil foi o último país independente do continente americano a abolir completamente a escravatura, aprovando a *Lei Áurea* (que havia sido precedida pela *Lei do Ventre Livre*, de 1871, que libertou todas as crianças nascidas de pais escravos). Data de 1856 a última chegada documentada de escravos africanos ao Brasil.

1890 > A Conferência Internacional de Bruxelas aprova a Convenção relativa à escravatura, incentivando todos os países a adotar medidas efetivas de combate à escravatura e ao tráfico negreiro.



Desenho utilizado pela *British Anti-Slavery Society*, 1795, atribuído a Josiah Wedgwood.
British Abolition Movement

BIBLIOGRAFIA

LIVROS E PUBLICAÇÕES

AAVV, *General History of Africa*, Paris, UNESCO, 1992

AAVV, *Trabalho Forçado Africano,* Porto, Campo das Letras, 2006

ALEXANDRE, Valentim, *O Império Africano - Séculos XIX e XX*, Lisboa, Colibri, 2000

ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill, *O Império Africano 1825-1890*, Lisboa, Editorial Estampa, 2008

BARRY, Boubacar, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade,* Cambridge, Cambridge University Press, 1998

BETHENCOURT, Francisco, *Racismos: das cruzadas ao século XX*, Lisboa, Temas & Debates, 2015

BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Org.), *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Circulo de Leitores, 1998

BULL, Benjamin Pinto, *O Crioulo da Guiné-Bissau. Filosofia e Sabedoria*, Lisboa/Bissau, Instituto da Cultura e Língua Portuguesa/Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa, 1989

CABRAL, Iva, *A Primeira Elite Colonial Atlântica, Dos "homens honrados brancos" de Santiago à 'nobreza da terra'*, Pedro Cardoso Livraria, 2015

CALDEIRA, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2013

CORTESÃO, Jaime, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Alethêia/Expresso, 2016

ELTIS, David e RICHARDSON, David, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade,* New Haven, Yale University Press, 2010

FERRO, Marc, *História das Colonizações,* Lisboa, Editorial Estampa, 1996

JERÓNIMO, Miguel Bandeira, *Livros Brancos, Almas Negras: a «missão civilizadora» do colonialismo português c. 1870-1930*, Lisboa, ICS, 2009

LOBBAN, Richard, *Historical Dictionary of the Republic of Guinea-Bissau and Cape Verde*, Metuchen, N.J., Scarecrow Press, 1979

LOPES, Carlos (Org.), *Mansas, Escravos, Grumetes e Gentio: Cacheu na encruzilhada de civilizações*, Bissau, INEP, 1993

LOPES, Edmundo Correia, *A Escravatura: subsídios para a sua história*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1944

MARQUES, João Pedro, *Sá da Bandeira e o Fim da Escravidão: vitória da moral, desforra do interesse*, Lisboa, ICS, 2008

M'BOKOLO, Elikia, *África Negra: história e civilizações*, Lisboa, Edições Colibri, 2007

PEREIRA, Dulce, *Crioulos de Base Portuguesa*, Lisboa, Caminho, 2006

SCATAMBURLO, Luigi, *O Léxico do crioulo guineense e as suas relações com o português: ensino bilingue português-crioulo guineense*, Lisboa, FCSH/UNL – Tese de Doutoramento, 2013

WALTER, Jaime, *Honório Pereira Barreto,* Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1947

WALVIN, James, *História da Escravatura, Lisboa*, Tinta da China, 2014

INTERNET

Trans-Atlantic Slave Trade Database (http://www.slavevoyages.org/)

The Atlantic Slave Trade and Slave Life in the Americas: A Visual Record (http://www.slaveryimages.org/)

FICHA TÉCNICA

Coordenação
Alfredo Caldeira

Coordenação Científica
Isabel Castro Henriques

Textos
Victor Ramos
Inês Quintanilha
Philip Havik
Alfredo Caldeira

Seleção e tratamento de imagens
António Coelho
Victor Ramos
Inês Quintanilha
Paulo Caldeira
Alfredo Caldeira

Design
Gonçalo Castilho

Museologia
Alfredo Caldeira
Victor Ramos
Gonçalo Castilho
Daniela Ermano
João Carrasco

Impressão Exposição
BBA-Impressão Digital, Lda.

Impressão Catálogo
Estúdios Fernando Jorge

Reprodução de Objetos
Cine Set

Edição Fundação Mário Soares
ISBN: 978-972-8885-32-8
Depósito legal: 411278/16

Agradecimentos
AD - Acção para o Desenvolvimento
Tomane Camará
AIN - Associazione Interpreti Naturalistici
Claudio Arbore
COAJOQ - Cooperativa Agropecuária de Jovens Quadros
Leandro Pinto Júnior

Projeto de reabilitação do Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro

Arquitetura
Daniela Ermano
João Carrasco

Engenharia
Tiago Serralheiro

Financiamento

União Europeia

Apoios

GOVERNO REGIONAL DE CACHEU

CAMÕES INSTITUTO DA COOPERAÇÃO E DA LÍNGUA PORTUGAL
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

fundação edp

Alto Patrocínio da CPLP-Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CPLP

AIN
ASSOCIAZIONE INTERPRETI NATURALISTICI
COAJOQ
FUNDAÇÃO MÁRIO SOARES
Financiamento
União Europeia