

**TRÁFICO NEGREIRO, FLUXO DE METAIS PRECIOSOS E O LUGAR DO
ATLÂNTICO SUL NA HISTÓRIA GLOBAL**

Caio Mathias Vaz Pereira
Mestrando do PPGH-UFF
caiomathias95@gmail.com

A consolidação dos estudos atlânticos na historiografia veio acompanhada de diversas críticas. Por um lado, estes eram acusados de anglocêntricos, de focar suas pesquisas somente na porção norte deste oceano e de ignorar as dinâmicas próprias do Atlântico Sul. Por outro, a virada provocada pela história global colocou em questão as fronteiras da história atlântica, questionando a validade do conceito uma vez que diversos processos dito atlânticos tinham a Ásia como motor. Como conciliar e discutir essas duas críticas em princípio opostas? Reclamar o uso do conceito de Atlântico Sul ainda faz sentido na historiografia brasileira após o *global turn*?

Para responder estas perguntas, temos que nos debruçar com mais detalhes nestas críticas e na própria constituição do campo da História Atlântica. Fundado em preceitos que se tornaram comuns aos da História Global tais como a ambição de ultrapassar metodologicamente as fronteiras dos Estados nacionais e a crítica ao eurocentrismo, os estudos atlânticos foram responsáveis por uma verdadeira reviravolta historiográfica. Nos Estados Unidos da América, a proposição de que tal oceano e suas margens continentais criavam um todo articulado e peculiar oriundo do encontro entre diferentes realidades sociais ganhou a academia e converteu-se em seminários, periódicos, disciplinas e programas de pós graduação. Sua consolidação criou um objeto novo, fundindo espaço e tempo ao longo da Idade Moderna e até mesmo Contemporaneidade adentro e propiciando leituras novas à antigos temas como a era das revoluções ou a constituição das economias coloniais.

Entretanto, seus limites eram claros. Mantinha-se o nacionalismo metodológico sob a roupagem atlântica e ao fim era somente ao Atlântico Norte, e em particular ao mundo anglófono, aos quais se restringiam a análise. São paradigmáticas as cronologias montadas por Baylin (2005) e Armitage (2014) para o campo. Nestas, nomes que já há tempos tinham o Atlântico, porém sua faceta ao sul, como objeto de estudo, são limados dos retrospectos que buscam entender as origens dos estudos atlânticos. Apaga-se assim toda uma série de autores, que passa pela original obra de Charles Boxer sobre Salvador Correia de Sá e Benevides

(1973), pelos teóricos da dependência, pela segunda geração dos *Annales* e seus representantes no Brasil como Alice Canabrava (1984) e Pierre Verger (1987), e pelo livro de Luís Felipe de Alencastro (2000), que abre no limiar do Século XXI um horizonte mais amplo para o conceito. Deste modo, ignoravam-se as dinâmicas próprias do Atlântico Sul, visto como mera extensão dos fenômenos identificados para a porção ao norte. A consequência é o desentendimento do próprio Mundo Atlântico em si, uma vez que diversas das interações que o formam tem no Atlântico Sul o seu principal espaço. Temas basilares dos estudos atlânticos como o tráfico negreiro e a diáspora africana, a expansão européia na África e a produção de produtos primários rumo aos mercados metropolitanos ganharam análises mancas, incapazes de dar conta de alguns de seus mais importantes desdobramentos.

Simultaneamente, outro conjunto de críticas à virada atlântica surge nos anos 1990 e 2000 com o estabelecimento de uma nova guinada na historiografia pela História Global. Se a reflexão sobre a questão do espaço e o uso de diferentes escalas é partilhado por ambos os movimentos, a História Global surge também enquanto crítica aos modelos construídos por sua congênere atlântica. Ao focar seus trabalhos no fluxo de metais preciosos na modernidade, Andre Gunder Frank (1998), Dennis Flynn e Arturo Giráldez (2002) demonstram que boa parte das dinâmicas ditas atlânticas tinham origem na Ásia. O diferente enfoque também aparece na discussão de Kenneth Pomeranz (2013) sobre os motivos da grande divergência entre o Ocidente e o Oriente, onde o autor recoloca as Américas e o Atlântico como elementos chaves para o arranque industrial da Europa, mas o faz pensando num quadro mais amplo de comparação com a China. A estes trabalhos somam-se diversos outros que da investigação das cadeias mercantis de tecidos e do arroz ao estudo da história global do trabalho colocam em xeque a própria funcionalidade do conceito de Atlântico, que soa como estreito em um mundo de conexões intercontinentais múltiplas.

Portanto, temos por um lado uma crítica que busca alargar o campo dos estudos atlânticos, e, de outro, uma que intenta dividir a unidade de análise (MARQUES, 2017). Voltemos agora às primeiras perguntas. Como o retorno aos debates da História Atlântica nos auxilia a pensar os caminhos da História Global? É frutífero falar hoje de um Mundo Atlântico? E do Atlântico Sul enquanto possuidor de características próprias e exclusivas?

Discutir e conjugar os dois conjuntos de críticas expostos passa por uma reflexão sobre o próprio objeto da História Global. Recuperando as definições de Sebastian Conrad

(2016), ela apresenta-se não só enquanto uma perspectiva como também como aquela que se debruça sobre as modalidades de integração, dimensão qualitativa e que ultrapassa as simples conexões ao pensar como estas se dão à nível estrutural e não simplesmente efêmero. Neste sentido, Rafael Marquese (2019, pp. 17) defende o uso do conceito de totalidade aberta enquanto um caminho para a História Global, compreendendo-o não enquanto uma história da totalidade dos fenômenos mundiais, e sim que encerra em si um todo integrado. Em seus termos:

A promessa da história global - eis meu argumento - reside no estudo de totalidades abertas, isto é, de fragmentos do globo integrados por meio de laços diversos (econômicos, sociais, políticos, culturais) que assumem uma dada configuração dinâmica e sistêmica. (MARQUESE, 2019, pp. 17)

Apresenta-se assim um caminho para fazer confluir as promessas da virada global com antigas perspectivas que já se dedicavam ao estudo da economia-mundo capitalista. Ao compreender o capitalismo enquanto sistema histórico multi-escalar fundado na mercantilização dos fenômenos sociais sob a lógica da acumulação pela acumulação e que se forma enquanto se expande globalmente, podemos encarar o próprio Sistema-Mundo Capitalista enquanto unidade de análise última. Parte-se assim do princípio de que o capitalismo, em seu processo de auto-expansão, cria não só novos espaços e ecologias, como também novas geografias. O estudo do Atlântico Sul se torna possível, portanto, entendendo-o enquanto uma unidade de observação, um subsistema no interior do Sistema-Mundo Capitalista.

Nesta divisão, enquanto a unidade de análise é o horizonte do trabalho ao qual se mira, a unidade de observação é o recorte através do qual este trabalho se opera e se torna possível (BARANOV, 2018; MCMICHAEL, 1990). Isto não quer dizer, contudo, que a unidade de observação se trata de um microcosmo do Sistema-Mundo Capitalista, contendo em si todos os seus elementos em escala reduzida. Neste sentido, constitui-se um esforço por entender como os diferentes subsistemas no interior Sistema-Mundo Capitalista têm processos diversos e se encaixam neste de formas variadas. Estas dinâmicas influenciam a conformação do todo, assim como das outras partes que o compõe. Em contraparte, o inverso relacional é igualmente verdadeiro, isto é, o segmento aqui escolhido como unidade de

análise é igualmente suscetível em distintos graus às pressões de outros subsistemas, assim como do sistema-mundo de forma mais ampla. Em outras palavras, trata-se de buscar entender a totalidade a partir de uma de suas frações, e como esta parte fracionada ajuda a moldar esta totalidade em correlação com as outras frações presentes no todo, conformando e sendo conformada por estes.

Ao adotar o Atlântico Sul enquanto unidade de observação, e tendo a economia-mundo capitalista como unidade de análise, algumas lições dos estudos atlânticos podem ser recuperadas. A primeira é não tratar este oceano como um corpo geográfico inerte e absoluto. Pelo contrário, o Mundo Atlântico é construído historicamente, por agentes específicos com interesses específicos (TOMICH, 2004). Não se trata de um simples corpo d'água, mas de um oceano cujas margens foram integradas e moldadas de forma complementar e interdependente, englobando tanto seus portos e suas hinterlândias quanto regiões que muitas vezes não são banhadas por suas águas. Igualmente se dará especial atenção para a dimensão transnacional, isto é, trans imperial deste subsistema, entendendo que um trabalho que se pretende global na Era Moderna não pode se limitar às fronteiras imperiais, uma vez que este procedimento historiográfico acaba reproduzindo de forma ampliada as histórias nacionais. O Atlântico Sul também não pode ser entendido de forma hermética e auto suficiente em si, mas em seu constante diálogo com o Índico e o Pacífico, e desta unidades com os todo.

Se o capitalismo histórico em sua dimensão planetária é o horizonte último que buscamos alcançar, não o fazemos entendendo-o de forma homogênea, causando os mesmo efeitos e pressões de forma igualitária sobre o globo. Pelo contrário, o capitalismo é por definição um sistema sócio-econômico formador de desigualdades em diferentes níveis. A forma de inserção sul atlântica no Sistema-Mundo Capitalista não pode ser a mesma que a da Europa ou do Atlântico Norte. Deste modo, pretendemos adentrar o debate sobre as divergências da Era Moderna e a produção secular de desigualdades geopolíticas e sociais, calcadas nas diferentes formas de organização do trabalho que se coadunam a nível global. Faculta-se assim explorar sobre uma diferente chave o questionamento sobre a “pequena divergência” entre os Atlânticos Sul e Norte, e como o primeiro se inseriu de forma subalternizada e dependente em relação ao último, combinando como duas faces de um mesmo oceano desenvolvimento e exploração.

A partir destas premissas e reflexões, busco aqui formular algumas notas e proposições para se pensar o Atlântico Sul em conexão com a história global do capitalismo a partir das duas principais cadeias mercantis que atravessavam suas águas, o tráfico transatlântico de escravos e o fluxo de metais preciosos. O recorte temporal é o da segunda metade do século XVII, entre o fim da União Ibérica e a descoberta do ouro nas Minas Gerais, intervalo que julgo central para a conformação do subsistema sul-atlântico. O intento se justifica por uma das proposições da virada global, o chamado para que historiadores voltem a debater os potenciais de narrativas explicativas. Cabe, entretanto, a ressalva de que proponho aqui um modelo, e este é, tal como nas palavras de Fernand Braudel (2009, pp.68-69), um navio cujo naufrágio interessa ao historiador tanto quanto sua navegação. Isto é, tão importante quanto seu funcionamento são as suas limitações, os tópicos e as áreas onde ele se mostra inadequado.

Desde já, é necessário afirmar a centralidade das formas de trabalho coercitivas na América Espanhola, e dentre estas, a escravidão de africanos, contrapondo-se ao processo de invisibilização desta nas histórias nacionais após a independência. Sua utilização está no coração da formação do mundo colonial, possibilitando que as engrenagens da exploração continuem a rodar após o impacto demográfico da Conquista sobre os indígenas. Era possível encontrar a mão de obra cativa sendo aplicada nas mais diversas ocupações, da produção de bens agrícolas à atividades no meio urbano. Na região meridional do continente, sua aplicação se deu no que Carlos Assadourian (1983) chamou de espaço econômico da prata, isto é, toda uma gama de atividades subsidiárias e essenciais para a exploração platina no altiplano peruano - como a produção de alimentos, de gado muar, o transporte e a fabricação de couros, dentre outros - e que ligava diferentes mercados locais. É, portanto, a escravidão que permite a expansão colonial rumo ao interior da América do Sul, consolidando a presença dos invasores europeus e atrelando progressivamente estes espaços ao Sistema Mundo Capitalista.

A elasticidade da utilização do escravo enquanto força de trabalho é igualmente verdadeira para o seu comércio. O tráfico negreiro no Atlântico Sul, em função de suas especificidades, precisou tomar diferentes modelos de organização que não o movimento

triangular tal qual se deu no Atlântico Norte. Respostas a ausência de feitorias espanholas na África, a peculiaridade da colonização portuguesa em Angola, e ao exclusivismo colonial que permitia o comércio entre os ibéricos somente em condições muito delimitados, exigiram criatividade e engenhosidade por parte dos agentes que navegavam e traficavam em suas águas. Por outro lado, pressões dos centros nevrálgicos do Sistema Mundo Capitalista assentados no subsistema do Atlântico Norte exigiam soluções concretas. Mercadoria privilegiada de alto preço e lucratividade, o escravo não era somente valioso por si, mas por seu caráter de mercadoria aglutinante (ALENCASTRO, 2000), por cujas rotas diferentes outros produtos completavam seu circuito mercantil. O tráfico negreiro sul-atlântico surge então como um fenômeno muito mais amplo e diverso do que a bibliografia muitas vezes nos permite antever.

No coração desta diferenciação encontram-se as sombras do Tratado de Tordesilhas. Ao deixar a África do lado luso do globo, o projeto colonial espanhol se viu sem acesso a feitorias africanas para realizar o trato negreiro, problema que se torna ainda mais agudo com a alta mortandade indígena que a Conquista causou. Diversas experiências foram tentadas para assegurar o fluxo de escravos demandado na América. E são os portugueses que ascendem como seus principais fornecedores em função dos laços que construíram no continente africano. Em contramedida, se os portugueses eram os únicos europeus presentes na África, faltava-lhes a prata, necessária para o comércio entre Estados europeus e para alcançar as ricas praças mercantis da China e da Índia.

A complementaridade entre os interesses negreiros portugueses e coloniais espanhóis culmina na criação da União Ibérica em 1580. Se anteriormente vigorava o sistema das licenças, onde era vendido a um mercador ou a um grupo o direito de vender um número pré determinado de escravos as suas colônias e que diversos portugueses adquiriram no século XVI (BOWSER, 1977, pp. 50-51), este pecava pelo seu caráter pontual e esparso, incapaz de sanar a demanda colonial espanhola. A união política permite que novas estratégias sejam desenvolvidas. Neste sentido, é criado o sistema dos *asientos* em 1595. Neste, era firmado um contrato de longo prazo entre a Coroa e o mercador (individual ou associado a uma companhia), que possuiria a licença de exportar escravos para o Novo Mundo Espanhol. O *asientista*, funcionaria, portanto, como um mediador entre o governo e o traficante de escravos (BOWSER, 1977, pp. 54-55). Todos os detentores do *asiento* durante a união das

duas coroas possuíam igualmente os contratos de exploração negreira em Angola ou Cabo Verde (ALENCASTRO, 200, pp. 80-83), garantindo assim o proveito dos traficantes lusitanos e a construção de rotas que ligavam a África às Américas.

Neste momento, são construídas as raízes que levaram a ascensão do Atlântico Sul enquanto subsistema no Século XVII. A prata americana e a demanda do asiento orientam o projeto luso na África rumo ao sul, levando a fundação de Luanda e interiorização da conquista. Do outro lado do Atlântico, Buenos Aires passa a funcionar enquanto porto para a região meridional do continente, sub abastecida pela via oficial da *Carrera de Indias* (CANABRAVA, 1984, pp. 86). O Rio de Janeiro e o sul da América Portuguesa são atraídos por este vértice mercantil aberto, criando as bases que possibilitam o trato negreiro com os bonaerenses. O fluxo de manufaturas e escravos do Brasil adentra o continente através de Buenos Aires, reorientando os mercados internos e garantindo o fluxo da prata potosina por meio de seus descaminhos até o porto. Era o trato negreiro que abria estas rotas e eram os escravos a principal mercadoria que fluía via Buenos Aires e dava os braços para a produção desenvolvida no interior do continente.

Entretanto, a lógica monopolista da economia-mundo que pautava a União Ibérica encontra um entrave quando novos atores ameaçam sua exclusividade. A ascensão da Holanda e das demais potências do noroeste da Europa leva à Restauração Portuguesa de 1640 na medida em que os lusos não vêem mais seus interesses garantidos sob a égide Habsburgo. Ao desbaratamento do Estado da Índia portuguesa e a tomada de Pernambuco soma-se a perda do monopólio português no tráfico negreiro. Traficantes lusos passam a competir com holandeses, ingleses e franceses no trato com lideranças locais e importantes feitorias na África Ocidental lhe são tomadas.

O fim da União Ibérica é um momento de ruptura no Mundo Atlântico e no tráfico negreiro tal qual ele havia se organizado nos últimos dois séculos. O desembarço é total num primeiro momento, quando as rotas negreiras portuguesas que abasteciam a América Espanhola são rompidas. Os centros do Sistema-Mundo Capitalista deslocam-se para Amsterdã, Londres e Paris, que por sua vez passam a investir na montagem de seus próprios projetos coloniais no Caribe. Além da economia de plantation, as novas colônias teriam como objetivo o comércio e o contrabando com as Índias de Castela. Traficantes lusos são então alijados e substituídos por congêneres holandeses e britânicos, que passam a se dedicar ao

tráfico intra-americano de cativos via, respectivamente, Curaçao e Jamaica (O'MALLEY, 2014).

O Atlântico Sul é formado e integrado enquanto resposta à desorganização total que atravessa a Sistema-Mundo Capitalista em meados do Século XVII. Aproveitando-se das estruturas prévias do tráfico negreiro criadas durante o período da União Ibérica e em resposta às pressões de formação de um novo subsistema no Atlântico Norte, ligado às potências centrais do capitalismo, e sua expulsão da região circum caribenha, os portugueses buscam reconstruir suas rotas negreiras no Rio da Prata. Parte do Rio de Janeiro a missão de reconquista de Angola, que havia caído na mão dos holandeses. Sendo estes expulsos, há uma reorganização da geopolítica da região: enquanto os reinos do Congo e Ndongo são derrotados, Matamba e Cassanje passam a ser os principais fornecedores de escravos para Luanda, que pode assim ascender ao posto de maior praça negreira do Atlântico (SOUZA, 2002; SILVA, 2002; ALENCASTRO, 2000).

Estas transformações subsidiam o desenvolvimento de um tráfico bilateral entre o Brasil e Angola, mais volumoso da era da escravidão atlântica e comandado diretamente pelos luso-brasílicos. Vitoriosos no processo de Reconquista de Angola, os traficantes cariocas fincam vínculos na região e gradativamente conquistaram a primazia sobre pernambucanos e baianos. Tal primazia implicou igualmente num predomínio no comércio com Buenos Aires, cimentado com a fundação de Colônia de Sacramento em 1680. Do tráfico bilateral, derivam uma série de rotas negreiras e de modalidades do tráfico de escravos, que vão transformando o Atlântico Sul.

Cabe aqui destacar o papel do tráfico intra-americano. Desembarcados após a viagem de travessia atlântica, muitos dos cativos eram submetidos a uma nova viagem dentro das Américas. A já comentada ausência de bases africanas para a realização do trato negreiro transforma o Império Espanhol em subsidiário do tráfico transatlântico levado a cabo por outros impérios europeus, adquirindo cativos revendidos por estes em continente americano ao longo de todo o período colonial. A partir de 1640, esta modalidade do tráfico rumo à América Hispânica cresceu enormemente, fazendo frente às viagens diretas saídas da África (BORUCKI, ELTIS, WHEAT, 2015).

Neste sentido, redes formadas quando da vigência da União Ibérica e que uniam por parentesco, companhias comerciais e vínculos políticos o Rio de Janeiro e Buenos Aires são

mobilizadas, de forma a engendrar o tráfico intra-americano de escravos da primeira cidade rumo à segunda. Os vínculos interpessoais, a proximidade geográfica entre o Brasil e o Estuário do Prata, a concentração de mercadores cristãos novos fugidos, a penetração portuguesa na sociedade bonaerense e a estabilidade das bases fixadas em Angola garantem o baixo preço do escravo vendido por traficantes luso-brasílicos em relação aos de outras potências européias (CANABRAVA, 1984, pp. 149-151).

A realização cotidiana deste comércio passava pela normatização do contrabando, rompendo os limites impostos pelo exclusivismo colonial. Como advoga Zacarias Moutoukias (1999), o termo era um rótulo homogeneizante que abarcava práticas diversas. Frente ao exclusivismo metropolitano, autoridades coloniais se viam na necessidade de flexibilizar tais normas, em especial em zonas secundárias da *Carrera de Indias*, sendo as trocas ilegais complementares às aprovadas pelo poder régio. Tratava-se de um comércio regular, de constante frequência e realizado pelas principais figuras administrativas e terratenentes das praças americanas. Não devemos, portanto, entender tal atividade como um desvio, e sim como parte intrínseca da formação dos Estados modernos e da natureza das redes pessoais que organizam o funcionamento das hierarquias e do poder. O caráter imediatista que estas práticas demandam criou em Buenos Aires a necessidade de atrair um fluxo de prata do Alto Peru disponível para ser mobilizado quando da chegada de um navio contrabandista (MOUTOUKIAS, 1988, pp.193).

Os cativos, principal mercadoria contrabandeada, tinham procura tanto na própria cidade de Buenos Aires quanto no interior do continente, onde sua demanda era difusa e seguia as teias mercantis conectadas por caravanas de trocas regionais rumo à destinos múltiplos que podiam incluir distantes localidades como o Chile e o Peru. Entender como se construiu o vigor econômico que permite a compra de cativos neste espaço reclama compreender alguns elementos da chamada crise do século XVII. Após os trabalhos de Ruggiero Romano tornou-se ponto comum na historiografia a relativa vitalidade da economia americana em comparação com as adversidades então enfrentadas na Europa. Entretanto, sob as lentes da perspectiva mundo-sistêmica, o período pode ser entendido não enquanto um momento de depressão, mas de estagnação e constância após o ritmo acelerado de expansão do longo século XVI (WALLERSTEIN, 1974, pp. 35). Logo, a crise se dá no interior do

sistema, exigindo uma série de mudanças como o fim de consolidá-lo (WALLERSTEIN, 1974, pp. 41-42).

Em consonância ao cenário descrito, os ciclos globais da prata sofrem uma disrupção. Com a adoção do metal branco enquanto moeda na China, sua demanda leva a uma disparidade de seu preço nas praças chinesas, que passam a atrair ao longo do século XVI mercadores de todo globo visando altas taxas de lucro. O dragão asiático tornou-se um poderoso propulsor de dinâmicas globais múltiplas pautadas no descompasso do preço da prata e transformou-se no ponto último de uma extensa cadeia mercantil que atraía o minério para suas fronteiras (GIRALDEZ, FLYNN, 2002, pp. 393-396). O metal branco era também a única forma dos europeus conseguirem comercializar com o Oriente e alcançar seus valiosos produtos, para os quais a Europa não possuía equivalentes atrativos. É sobre esta lógica que se pauta a exploração argentífera nas Américas, em especialmente no cerro de Potosí, cuja produção acaba por adentrar em grande quantidade o Império Ming.

Todavia, em meados do Seiscentos o intenso fluxo de prata para a China ao longo de mais de um século acaba por equilibrar seu preço em relação à outras partes da economia-mundo (GIRALDEZ, FLYNN, 2002, pp. 393). Toda uma cadeia global que se baseava nos descomunais ganhos adquiridos com o metal precioso quebra-se neste momento quando seus lucros se aproximam do custo de produção. O Império Espanhol, que havia construído sua estrutura imperial ao redor dos ganhos possibilitados pelo preço inflacionado do minério na Ásia assiste a uma queda das remessas potosinas que chegavam à Sevilha através da *Carrera das Índias*. Em resposta a estas pressões, a Coroa intensifica a carga tributária sobre o produto, levando a um crescimento do contrabando da prata pelo interior do continente. Esta passa a ser atraída não por Lima, mas por Buenos Aires graças aos escravos e mercadorias oriundos do Atlântico que desembarcam no porto bonaerense. Se não mais pelas vias oficiais, a prata continua fluindo por diversos descaminhos, passando pelas mãos de diferentes agentes que buscavam estratégias frente à queda de sua lucratividade. É esta prata que está no coração do desenvolvimento do tráfico intra-americano de escravos. Aos negreiros luso-brasílicos apresentava-se uma opção concentra pelo Atlântico Sul, onde rotas cimentadas pelo sangue dos cativos atraíam para suas mãos o valioso metal precioso.

Se o tráfico negreiro é o motor mercantil de todo o circuito sul atlântico, a prata é a sua contraparte, que fecha o ciclo e o conecta com o restante da economia mundial. Mas entre

esse duplo trânsito mercantil, há que se ressaltar um terceiro fluxo comercial que garantia a inserção subordinada do Atlântico Sul nos quadros do Sistema Mundo Capitalista. Refiro-me ao papel desempenhado pelas manufaturas. O período aqui em análise é também o da consolidação do papel semi-periférico dos ibéricos. Incapazes de prover seus domínios americanos com bens manufaturados, passaram a comprá-los diretamente dos novos centros em ascensão do Noroeste Europeu, transformando-se em cadeia de transmissão dos metais preciosos do Novo Mundo para a Holanda, Inglaterra e França. Para as novas potências, ter acesso a prata americana passa agora pelo controle do mercado colonial hispânico, aberto pelas rotas negreiras ao redor do Atlântico. O contrato do *asiento* e o controle do tráfico de escravos criam as oportunidades para a realização do contrabando, através de mecanismos que garantem o acesso à metais preciosos ao mesmo tempo que estimulam as indústrias nacionais e abrem mercados para sua produção. Daí decorre as disputas que realizam nas feitorias africanas, na corte madrilena e nos mares caribenhos pela primazia no trato de cativos para a América Espanhola (O'MALLEY, 2004; SWINGEN, 2015).

No Atlântico Sul, o desenho é diferente. O controle luso-brasílico do tráfico negreiro e o fracasso holandês em fincar raízes em suas águas condicionam a criação de um novo modelo de exploração que independe da dominação territorial. Aproveitando-se da deficiente indústria lusa e das tentativas portuguesas de se inserir no sistema interestatal após a Restauração, Holanda e Inglaterra assinam uma série de tratados que lhes garantem vantagens comerciais no trato com os lusitanos e com seus domínios no ultramar (MELLO, 1998). Os luso-brasílicos controlariam as rotas negreiras (ainda que não sem competição) e o processo de distribuição mercantil, drenando assim a prata de Potosí por meio de Buenos Aires. No entanto, para ter acesso às mercadorias almejadas pelos colonos, deveriam comprar as manufaturas que Portugal não produzia junto à mercadores ingleses e holandeses, fazendo uso da prata adquirida no tráfico de escravos. A subjugação e a periferização completavam-se através de diversas linhas de crédito que, partindo de Amsterdã e Londres, penetravam todas as praças do Atlântico Sul e possibilitavam as trocas de escravos, das manufaturas a ele associadas e de metais preciosos, que da Europa seguiam em direção à Ásia. Mais do que o movimento concreto e específico de algum mercador em particular, tratava-se de uma estrutura sistêmica que atingia os mares sul atlânticos. Fechava-se assim um ciclo de

subordinação que ligava o subsistema de maneira dependente aos países centrais do Sistema Mundo Capitalista.

Formado na segunda metade do Século XVII, o subsistema do Atlântico Sul passa por uma série de transformações nos séculos seguintes. Todavia, sua vitalidade é patente na medida em que são mantidas suas linhas gerais, isto é, as diversas modalidades do tráfico negreiro; a expansão capitalista baseada no escravismo e em outras formas coercitivas de trabalho; o fluxo de metais preciosos em direção à Europa e à Ásia; e os vínculos estruturais de dependência com os centros capitalistas do Atlântico Norte através das linhas de crédito e do controle da produção de bens manufaturados. É somente quando o tráfico negreiro para o Brasil é abolido em meados do Oitocentos que o subsistema entra em declínio e a região é reconfigurada. Caracteriza-se assim em um objeto historiográfico crucial para o entendimento de nosso passado.

A partir do modelo exposto, penso que o uso do Atlântico Sul enquanto categoria abre caminhos para alguns debates na esfera dos estudos atlânticos. Por um lado, ele responde o excessivo anglocentrismo desta corrente historiográfica, buscando delimitar as especificidades existentes nas porções meridionais deste oceano, assim como sua importância para o devir histórico não só do próprio Atlântico Sul como também do Atlântico Norte. Por outro lado, o conceito nos ajuda a ponderar sobre os desafios propostos pela História Global, ao nos possibilitar entender os mecanismos de inserção desta região nos marcos mais amplos da economia mundial. Assim, insere nos debates da História Global a África e América, muitas vezes ausentes dos trabalhos que acabam por voltar seus olhos para o mundo asiático.

Analisar o Atlântico Sul a luz de duas viradas historiográficas, a atlântica e a global, nos leva também a refletir sobre a própria escrita da história e a formação do campo científico. Os desafios da História Global, assim como os preconizados pela História Atlântica, não se resumem a mera inserção de novos espaços e novos agentes nas narrativas tradicionais. Questionar nossos marcos espaciais significa repensar as próprias bases da disciplina, mudando a forma como enxergamos as diferentes temporalidades e a construção dos espaços pela ação humana. Contra o perigo da domesticação e da produção de consensos

inférteis de debate que se seguem a estas viradas cabe recuperar a capacidade explicativa da ciência histórica, em que complexidades servem de ponto de partida e não de chegada das reflexões (WILDER, 2012). Pensar o Atlântico Sul é pensar a construção do capitalismo histórico, a inserção assimétrica e hierarquizada dos espaços na economia-mundo e a produção das desigualdades a nível mundial, agendas centrais para aqueles que propõem-se a enveredar pela História Global.

Bibliografia

- ARMITAGE, D. Três conceitos de história atlântica. *História Unisinos*, v. 18, n. 2, p. 206–217, 12 ago. 2014.
- ALENCASTRO, L. F. DE. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. El Sistema de la economía colonial: el mercado interior: regiones y espacio económico. México: Nueva Imagen, 1983.
- BAILYN, Bernard. Atlantic history: concept and contours. Cambridge, Harvard University Press, USA, 2005.
- BARANOV, David. “ The Analytical-Holistic Divide Within World-System Analysis”. In: Roberto P. Korzienewicz (org.). *The World-System as Unit of Analysis: Past Contributions and Future Advances*. Nova York: Routledge, 2018.
- BORUCKI, Alex; ELTIS, David; WHEAT, David. “Atlantic history and the Slave Trade to Spanish America”. *The American Historical Review* 120:2 (april 2015) pp. 433 - 461.
- BOXER, Charles R. Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Editora da Universidade de São Paulo, 1973.
- BOWSER, F. El esclavo africano en el Perú colonial, 1524-1650. México: Siglo Veintiuno, 1977.
- CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.
- CONRAD, Sebastian. What is Global History? Princeton: Princeton University Press, 2016.

GIRALDEZ, Arturo; FLYNN, Dennis Owen. Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century. *Journal of World History*, v. 13, n. 2, p. 391–427, 1 out. 2002.

GUNDER FRANK, Andre. *ReORIENT: Global Economy in the Asian Age*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1998.

MARQUES, Leonardo. Um banqueiro-trafficante inglês e o comércio interimperial de escravos no Atlântico setecentista (1688-1732). In: Mathias, Carlos Leonardo Kelmer; Ribeiro, Alexandre Vieira; Sampaio, Antônio Carlos Jucá; Guimarães, Carlos Gabriel. (Org.). *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*. 1ed. Rio de Janeiro, Mauad X, 2017.

MARQUESE, Rafael de Bivar. A história global da escravidão atlântica: balanço e perspectivas. *Esboços: histórias em contextos globais, Florianópolis*, v. 26, n. 41, p. 14-41, jan. 2019.

MCMICHAEL, Philip. “Incorporating Comparison within a World-Historical Perspective: An Alternative Comparative Method”. *American Sociological Review*, v. 55, n. 3 (junho, 1990): 385-397.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o nordeste : 1641-1669*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MOUTOUKIAS, Zacarias. “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial” In: CHÁVEZ, A. H.; ROMANO, R.; CARMAGNANI, M. *Para uma historia de Américas: Tomo II, Los Nudos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y Control Colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

O’MALLEY, Gregory E. *Final Passages: the intercolonial Slave Trade of British America, 1619-1807*. Chapel Hill: Published for the Omohundro Institute of Early American History and Culture, Williamsburg, Virginia, by the University of North Carolina Press, 2014.

POMERANZ, K. *A Grande Divergência*. Lisboa: Edições 70, 2013.

SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

SOUZA, Marina de Mello e. “Reis negros no Brasil escravista: história da festa de coroação de rei congo” Belo Horizonte: Ed.UFMG, 2002.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

SWINGEN, Abigail L. *Competing Visions of Empire: Labor, Slavery, and the Origins of the British Atlantic Empire*. New Haven: Yale University Press, 2015.

TOMICH, Dale “O Atlântico como espaço histórico”. *Estudos Afro- Asiáticos*, v. 26, n. 2, p.221–40, 2004.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Salvador, Editora Corrupio, 1987.

WALLERSTEIN, Immanuel. *O Sistema Mundial Moderno*, vol. 2: o mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. Porto: Afrontamento, 1974.

WILDER, Gary. From optic to topic: the foreclosure affect of historiographic turns. *The American Historical Review*, v. 117, n.3, p. 723-745, June 2012.