

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE
FORA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
HISTÓRIA**

Kasonga Ngoyi Jonathan

Mapas, o Comércio Transatlântico de Escravizados e o Atlântico Sul:
a cartografia histórica como ferramenta para a história do sistema escravista nas Américas
(1755-1802)

Juiz de fora

2026

Kasonga Ngoyi Jonathan

Mapas, o Comércio Transatlântico de Escravizados e o Atlântico Sul:
a cartografia histórica como ferramenta para a história do sistema escravista nas Américas
(1755-1802)

Dissertação de mestrado apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em História da
Universidade Federal de Juiz de Fora como
requisito parcial à obtenção do título de Mestre
em História.

Orientador: Mateus Rezende de Andrade
Co-orientador: Hugo André Flores Fernandes Araújo

Juiz de Fora

2026

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca
Universitária da UFJF,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Jonathan, Kasonga Ngoyi.

Mapas, o comércio transatlântico de escravizados e o
Atlântico Sul : a cartografia histórica como ferramenta para a
história do sistema escravista nas Américas (1755-1802) /
Kasonga Ngoyi Jonathan. -- 2026.
118 p. : il.

Orientador: Mateus Rezende de Andrade

Coorientador: Hugo André Flores Fernandes
Araújo

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal
de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de
Pós-Graduação em História, 2026.

1. Comércio atlântico de escravizados. 2. Mapas. 3. Cartografia
Histórica. 4. Atlântico Sul. I. Andrade , Mateus Rezende de, orient.
II. Araújo , Hugo André Flores Fernandes , coorient. III. Título.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sua Graça e Misericórdia em minha vida, e por ter me guiado durante toda a minha trajetória acadêmica até o presente momento e por ter colocado boas pessoas em meu caminho e que foram importantes para a minha trajetória e desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço à minha noiva, Luana Aparecida Alves da Silva, pela parceria e apoio em todos os momentos durante os últimos anos, pela sua paciência ao me escutar falar por horas sobre mapas, escravidão e Atlântico Sul, e também pelo seu amor e sua sempre agradável companhia. Sou muito grato a Deus pela sua vida, e por Ele ter permitido que nossos caminhos se encontrassem. Sua presença com toda certeza torna os meus dias mais felizes.

Serei eternamente grato aos meus pais, Kasonga Nkota Patrick e Kapinga Cécile, por toda a educação que me deram, por todo apoio, conselhos e sacrifícios que fizeram para que eu pudesse ter a oportunidade de estar onde estou hoje. Tenho muito orgulho de ser filho de pais tão amorosos, compassivos, tementes a Deus e sábios. Oro para me tornar cada vez mais um adulto tão responsável e exemplar quanto vocês.

Agradeço aos meus orientadores Mateus Rezende de Andrade e Hugo André Flores Fernandes Araújo, que aceitaram me orientar em minha pesquisa e sempre se mostraram muito disponíveis para me auxiliar e instruir, sempre com excelentes sugestões e observações que foram de suma importância para o bom desenvolvimento desta pesquisa.

Agradeço também aos professores da banca, Elizabeth Montañez Sanabria e Jaime Rodrigues por aceitarem ao convite para integrar a banca e me instruírem em minha qualificação com excelentes observações que foram fundamentais para o aprimoramento desta pesquisa.

Por fim, a todos meus amigos e colegas que de alguma forma contribuíram para a realização desta pesquisa, seja pelo apoio ou indicações de leitura, expresso minha mais profunda e sincera gratidão.

RESUMO

O objetivo desta dissertação é analisar, por meio da cartografia, o tráfico transatlântico de pessoas escravizadas, que ocorreu entre os séculos XV e XIX. A escravidão africana resultou na subjugação de cerca de 12 milhões de homens e mulheres africanos, e, dentre eles, estima-se que aproximadamente 4 milhões tenham sido desembarcados nos portos da costa atlântica brasileira, tornando-se um local central para compreender as dinâmicas escravistas que moldaram as sociedades americanas. Por anos o tema da escravidão e comércio de escravizados foi trabalhado na historiografia, sendo abordado por meio de fontes primárias como relatos de viajantes, informações portuárias, relatórios de viagens e alfandegários, mas poucos abordaram a temática tendo a documentação cartográfica como fonte primária. A cartografia histórica é um campo de pesquisa que tem como foco o estudo da documentação cartográfica produzida no passado, analisando o contexto que envolve a elaboração dos mapas, as informações presentes e seus significados políticos, culturais e sociais. Os mapas não são meras ilustrações, mas fontes fundamentais para a pesquisa historiográfica, e que foram fundamentais no período da escravidão, e na organização das dinâmicas do trato negreiro. Portanto as informações presentes nos mapas elaborados neste contexto são fundamentais para a compreensão deste período histórico. Nesse sentido, utilizando as abordagens teóricas da História Atlântica, da Cartografia Histórica, e dialogando com base bibliográfica do tema, a presente dissertação visa destacar o porquê de os mapas históricos produzidos durante a expansão do comércio negreiro serem essenciais para os estudos voltados para o tráfico de escravizados africanos, e como enriquecem o debate, trazendo detalhes e informações em sua composição que elucidam as dinâmicas do tráfico e do sistema escravista, o processo de travessia do Atlântico, e o projeto colonial nas Américas e África.

Palavras-chave: Comércio atlântico de escravizados; Mapas; Cartografia Histórica; Atlântico Sul.

ABSTRACT

The objective of this dissertation is to analyze, through cartography, the transatlantic slave trade that occurred between the 15th and 19th centuries. African slavery resulted in the subjugation of approximately 12 million African men and women, and, among them, it is estimated that approximately 4 million were landed in the ports of the Brazilian Atlantic coast, making it a central location for understanding the slave-owning dynamics that shaped American societies. For years, the theme of slavery and the slave trade has been addressed in historiography, using primary sources such as travelers' accounts, port information, travel and customs reports, but few have approached the subject using cartographic documentation as a primary source. Historical cartography is a field of research that focuses on the study of cartographic documentation produced in the past, analyzing the context surrounding the creation of maps, the information present, and their political, cultural, and social meanings. Maps are not mere illustrations, but fundamental sources for historiographical research, and were crucial during the period of slavery and in organizing the dynamics of the slave trade. Therefore, the information present in the maps produced in this context is fundamental to understanding this historical period. In this sense, using the theoretical approaches of Atlantic History and Historical Cartography, and engaging with the bibliographic base on the subject, this dissertation aims to highlight why historical maps produced during the expansion of the slave trade are essential for studies focused on the trafficking of enslaved Africans, and how they enrich the debate, bringing details and information in their composition that elucidate the dynamics of the trade and the slave system, the process of crossing the Atlantic, and the colonial project in the Americas and Africa.

Keywords: Atlantic slave trade; Maps; Historical Cartography; South Atlantic.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Interior with a man in a japanese robe (1668-1675), Cornelis de Man.....	24
Figura 2 – Olinda de Pharnambuco, Maurits-Stadt ende't Reciffo (1648), Cornelis Goliath	25
Figura 3 – Mapa de Bedolina.....	27
Figura 4 – Mapa mundi babilônico.....	28
Figura 5 – Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil, (1643) de João Teixeira Albernaz I.....	35
Figura 6 – Destaque ampliado da região norte brasileira, presente no mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), de João Teixeira Albernaz I.....	36
Figura 7 – Destaque ampliado da região centro-ocidental e norte africana, presente no mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), de José Teixeira Albernaz I.	36
Figura 8 – Imperial Federation, map of the world showing the extent of the British Empire in 1886 (1886), de Sir John Charles Ready Colomb	39
Figura 9 – Carta reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.....	63
Figura 10 – Destaque do canto inferior da Carta reduzida da parte meridional do oceano atlantico ou occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	64
Figura 11 – Destaque da parte inferior do mapa, com foco no “Plano do porto de Loanda, Capital do Reino de Angola”, presente na Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	65
Figura 12 – Destaque da parte inferior do mapa, com foco no “Plano do porto de S. Felipe de Benguela”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	66
Figura 13 – Destaque dos bancos de areia na costa de Benguela, na parte inferior do mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.....	67
Figura 14 – Destaque para a referência visual da topografia e também o desenho do olho de orientação, presentes no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	68
Figura 15 – Destaque para as linhas tracejadas, legenda explicando seu significado, e também a âncora, presentes no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	69
Figura 16 – Destaque para a legenda de orientação da melhor forma de chegar até o porto de	

Benguela, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.....	70
Figura 17 – Destaque para a parte inferior do mapa, com foco no “Plano do porto de Table Bay”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.....	72
Figura 18 – Destaque para a parte inferior do mapa, com foco na “Carta particular da Bahia de S. Marcos na Entrada do Porto de S. Luis do Maranhã”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	73
Figura 19 – Destaque para a nota no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.	75
Figura 20 – A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale	78
Figura 21 – Destaque da parte superior e inferior do A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale, onde é possível visualizar as legendas indicando assentamentos e fortalezas europeias na costa africana	79
Figura 22 – Destaque da parte inferior do mapa, onde é possível ver notas e também setas perto do litoral africano, presente no mapa A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale.	82
Figura 23 – Destaque evidenciando o segundo mapa presente na parte superior do mapa A new and correct Map of the coast of Africa (1755), de Richard William Seale.	83
Figura 24 – Destaque para as casas e linhas que sugerem rotas terrestres no mapa A new and correct Map of the coast of Africa (1755), de Richard William Seale.	84
Figura 25 – Carta reduzida do Oceano Atlântico, (1793) de José Fernandes Portugal	86
Figura 26 – Destaque da parte inferior do mapa Carta Reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal, mostrando as linhas de rumo/vento.....	88
Figura 27 – Destaque para a linha que representa as escalas em léguas marinhas, presente no mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal.	89
Figura 28 – Destaque das setas presentes no espaço oceânico do Atlântico Sul representando os ventos alísios no mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal.	90
Figura 29 – Destaque do mapa "Carta reduzida do Oceano Atlântico" (1793), de José Fernandes Portugal, com foco na legenda.....	91
Figura 30 – Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin.....	92

Figura 31 – Destaque para evidenciar as setas presentes no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin.	93
Figura 32 – Destaque para as setas com as legendas “April” e “September” no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779) de Thomas Kitchin.	95
Figura 33 – Mapa “Rotas de Navegação no Atlântico”, (2000)	96
Figura 34 – Destaque da parte inferior do mapa, destacando a costa de Table bay e Cabo da Boa Esperança. Presente no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin.	99
Figura 35 – Destaque para a parte inferior do mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal, com foco em Table Bay e Cabo de Boa Esperança.	100
Figura 36 – Mapa "Carta reduzida do Oceano Atlântico" de José Fernandes Portugal, recortado para uma melhor averiguação das regiões em destaque com grafias maiores.	101
Figura 37 – Mapa "Carta reduzida do Oceano Atlântico" de José Fernandes Portugal, recortado para uma melhor averiguação das regiões em destaque com grafias maiores no litoral africano.	103
Figura 38 – Mapa-múndi – O Brasil no Mundo - Triplo Fórum Internacional da Governança do Sul Global (2025), IBGE	107

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 MAPAS E A CARTOGRAFIA HISTÓRICA.....	23
3 O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS E A ANÁLISE CARTOGRÁFICA	46
3.1 MAPAS E O TRÁFICO NEGREIRO	56
3.2 CARTA REDUZIDA DA PARTE MERIDIONAL DO OCEANO ATLÂNTICO OU OCCIDENTAL.....	60
3.3 UM NOVO E CORRETO MAPA DA COSTA DA ÁFRICA.....	77
3.4 CARTA REDUZIDA DO OCEANO ATLÂNTICO	85
3.5 MAPA DOS ASSENTAMENTOS EUROPEUS NA AMÉRICA DO SUL E NA COSTA OESTE DA ÁFRICA.....	92
4 CONCLUSÃO.....	106
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	115

1 INTRODUÇÃO

Dúvidas são o que movem os pesquisadores a realizarem suas pesquisas, escreverem livros ou explorar questões nunca antes exploradas em suas respectivas áreas de pesquisa. E por si só, as dúvidas são estimuladas pela curiosidade e necessidade de compreender fenômenos, eventos ou a realidade que nos cerca. Dúvidas que se originaram através de observação atenta para algo que talvez outros olhares não perceberam, ou não deram a devida atenção. E aqui reside a beleza das pesquisas, movidas por uma dúvida que é despertada pelo desejo de saber mais, aprender mais e assim mergulhar no imenso vale daquilo que ainda há de ser descoberto, compreendido ou esclarecido.

Tal sentimento de dúvida e desejo de compreender mais, foi o que trouxe luz para a seguinte dissertação. Uma dúvida simples, mas que abriu portas para inúmeros outros questionamentos: Como a fonte cartográfica, os mapas, podem ser eficientes e ajudar nas pesquisas voltadas para o comércio transatlântico de escravizados?

E dessa dúvida, uma segunda surgiu: Por que a cartografia histórica geralmente não é utilizada como uma fonte primária para pesquisas voltadas ao comércio transatlântico de escravizados?

Os mapas são documentos ricos em detalhes e de grande relevância, servindo de fonte para inúmeras pesquisas voltadas ao campo da cartografia histórica, geografia, entre outras áreas correlatas. Tais documentos existem há séculos, e mesmo que tenham o devido reconhecimento nos campos citados acima, ainda assim, dentro da historiografia, mais especificamente no campo das pesquisas voltadas para o comércio transatlântico de escravizados e história atlântica, os mapas muitas vezes são deixados de lado, tratados como fontes secundárias.

O comércio de escravizados é um tema que está diretamente associado ao campo da história atlântica, uma vez que o mesmo tem como foco buscar investigar as relações e intercâmbios que ocorreram no Oceano Atlântico e que conectaram Europa, África e Américas, principalmente a partir do início do século XV, no período da expansão marítima europeia. Em outras palavras, esse campo historiográfico busca compreender o espaço atlântico em sua totalidade ao longo da história, analisando os processos políticos, comerciais, culturais que moldaram o mundo atlântico. E um dos principais eventos que mais influenciou na construção política e econômica deste espaço, foi o comércio transatlântico de escravizados, processo este que conectou os continentes já citados acima, e que teve como ferramenta de grande relevância, os mapas. Como será evidenciado mais adiante ao longo da dissertação, tais documentos

cartográficos foram muito importantes nos processos políticos e comerciais que envolveram o comércio negreiro e também processo de expansão marítima europeia.

Uma vez compreendido que o campo da história atlântica estuda as dinâmicas e relações políticas, culturais e econômicas que conectaram Europa, África e Américas, e que o processo do comércio de escravizados está diretamente inserido neste campo, e que também os mapas foram de suma importância para o processo de expansão marítima e comércio transatlântico de escravizados, é possível então compreender a relevância da dúvida que move esta pesquisa. A importância dos mapas nesses processos, somado a riqueza de informações que eles podem trazer, reforça ainda mais o questionamento de o porquê de tais fontes não serem utilizadas como fontes primárias para pesquisas voltadas a essas temáticas, em específico para o comércio transatlântico de escravizados.

A princípio, o tema da escravidão e tráfico negreiro já foram muito trabalhados na historiografia, tanto brasileira quanto estrangeira. E um dos principais responsáveis por esse grande número de pesquisas, é a forma como a escravidão africana afetou e moldou o mundo moderno. Nações se tornaram grandes potências devido ao tráfico de escravizados, enquanto outras foram destruídas ou apagadas, povos e culturas foram transformadas, demográficas foram afetadas. Os anos que seguiram o início do século XV, com o processo de expansão marítima europeia transformaram a história da humanidade. Por mais que o tráfico de escravizados tenha gradualmente se tornado ilegal e proibido ao longo do século XVIII, as consequências desse sistema violento perduraram por anos e até os dias de hoje. Esse fato, somado às mudanças que ocorreram no campo da historiografia em meados do século XX — que deixou de ser positivista, se concentrando não apenas em grandes eventos ou sujeitos políticos, mas também em grupos marginalizados, culturas, economia, mentalidades, estruturas sociais, etc. —, com certeza foi um dos principais motivadores que levou inúmeros historiadores a observar a realidade, e perceberem como a escravidão foi um fator que interferiu de forma direta na formação de nações, no desenvolvimento do capitalismo moderno, nas origens das desigualdades e preconceitos raciais. Tais pesquisas trouxeram luz ao tema e o tornaram mais complexo, no bom sentido do termo, evidenciando os seus agentes, vítimas, relações comerciais e políticas que estruturaram o sistema escravista, os números aproximados daqueles que foram submetidos ao trabalho forçado, números de mortes, consequências desse processo histórico no continente africano e americano, as nações envolvidas, entre inúmeros pontos que somente chegaram ao conhecimento público graças a pesquisas acadêmicas.

Entre os pesquisadores que pesquisaram acerca do tema, é válido ressaltar aqueles que mais dialogam e influenciaram para a formação e produção desta dissertação. Além de serem

grandes referências para a temática do tráfico de escravizados e suas obras terem proporcionado inúmeros debates enriquecedores sobre o tema, todos eles se destacam por trazerem abordagens que complexificam o tráfico negreiro, abordando as minúcias da organização do sistema escravista em muitos detalhes, como nas relações entre traficantes e africanos e também entre potências europeias e colônias, nos processos de travessia do atlântico e conflitos que ocorriam dentro dos navios negreiros, nas reações de resistência por parte dos africanos escravizados, etc. Além disso, as pesquisas de tais autores foram indispensáveis para a compreensão de como a escravidão afetou em diversos aspectos o continente africano e americano, principalmente o Brasil. Os pontos abordados por cada autor aqui citado, foram fundamentais para o enriquecimento do argumento que molda esta dissertação e por isso eles foram selecionados para a pesquisa. Começemos por Paul E. Lovejoy.

Historiador canadense, nascido em 1943, Paul E. Lovejoy é um grande pesquisador e referência nos estudos sobre a escravidão e o comércio de escravizados no mundo atlântico e africano. Sua relevância não se dá apenas da amplitude de sua produção acadêmica sobre o tema, mas também da forma como ele reformulou problemas historiográficos fundamentais, oferecendo interpretações que articularam demografia, economia política, história social e história global. Ao longo de sua obra, Lovejoy, juntamente com outros que serão citados mais adiante, contribuiu bastante para o processo de deslocar o estudo da escravidão africana de um campo subordinado à história europeia para o centro das análises sobre a formação do mundo moderno, evidenciando as mudanças que o comércio de escravizados proporcionou não somente para a Europa, mas também na África. Em suas pesquisas, mais precisamente no livro *A escravidão na África*¹, publicado originalmente em 1983 pela Cambridge University Press, Lovejoy retira a África do espaço de passividade perante a história do escravismo atlântico, não tratando-o apenas como o cenário onde a compra de escravizados ocorria, mas destacando as relações comerciais e políticas que ocorriam no continente e que favoreciam a compra de mão de obra forçada. Em oposição a leituras eurocêntricas, que viam o tráfico atlântico como um fenômeno externo imposto ao continente, Lovejoy demonstrou que a escravidão e o comércio de escravizados devem ser compreendidos a partir da interação entre demandas externas e dinâmicas internas africanas envolvendo os nativos com os povos árabes islâmicos. Essa perspectiva permitiu reconhecer simultaneamente a agência africana e a violência estrutural do sistema escravista, evitando tanto explicações exógenas simplificadoras quanto interpretações culturalistas que naturalizam a escravidão.

¹ LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: Uma história de suas transformações*. Editora Record, 2002.

É de grande relevância destacar que apesar de Lovejoy ter se destacado por sua abordagem menos eurocêntrica, ele não foi o primeiro a trabalhar com o tráfico de escravizados desta maneira, uma vez que sua pesquisa foi fruto de uma corrente de estudos historiográficos que vinham ocorrendo em meados dos anos 1950 que buscavam trazer luz ao continente, evidenciando os africanos como sujeitos. Podemos citar como exemplo desta corrente historiográfica, Philip D. Curtin com *The Atlantic Slave Trade: A Census*² (1969), onde apesar de trazer uma abordagem mais quantitativa em relação ao comércio de escravizados, o autor também traz a África para a centralidade da análise sobre o tráfico, deixando claro que a escravidão se tratava de um sistema atlântico que possuía redes comerciais e estruturas políticas que envolviam sociedades africanas. Muitos historiadores africanistas, inseridos em um contexto de crescentes movimentos de resistência anticolonial e independência africana também podem ser citados como exemplos, uma vez que produziram pesquisas que abordaram a história do tráfico por uma ótica não eurocêntrica e trazendo os africanos como agentes e sujeitos do processo histórico. Podemos citar os historiadores nigerianos Kenneth Onwuka Dike e sua obra *Trade and politics in the Niger Delta, 1830-1885*³ (1956), onde o autor trabalha o processo de colonização britânica na região do Delta Níger, destacando as relações políticas e comerciais entre as lideranças africanas e britânicas, trazendo a história deste processo do ponto de vista africano; e também J. F. Ade Ajayi com sua obra *Christian Missions in Nigeria 1841-1891*⁴ (1965), onde a expansão missionária cristã europeia é apresentada como um processo que não foi simplesmente aceito pelos povos africanos nigerianos, mas que foi fruto de negociações, resistências e acordos que proporcionaram o fortalecimento de uma nova elite nigeriana.

Paul Lovejoy em seus trabalhos, especialmente no artigo *The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa*⁵ e no já mencionado *A escravidão na África* (1983), o autor demonstrou que o tráfico atlântico foi um fator motor das transformações africanas entre os séculos XVI e XIX. Lovejoy foi um dos primeiros a apontar como o comércio de escravizados provocou mudanças profundas nas estruturas demográficas, políticas, econômicas e sociais do continente. No plano metodológico, Lovejoy se destacou por integrar de maneira rigorosa a quantificação histórica à análise qualitativa. Embora ele reconhecesse a importância das estimativas do volume do tráfico, ele rejeitou leituras que convertiam a quantificação em fim analítico. Seus

² CURTIN, Philip D. *The Atlantic slave trade: a census*. University of Wisconsin Press, 1969.

³ DIKE, Kenneth Onwuka. *Trade and politics in the Niger Delta, 1830-1885: an introduction to the economic and political history of Nigeria*. 1956.

⁴ AJAYI, J. F. Ade. *Christian Missions in Nigeria 1841-1891: The Making of a New Élite*. 1965.

⁵ LOVEJOY, Paul E. *The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa: A Review of the Literature*¹. *The Journal of African History*, v. 30, n. 3, p. 365-394, 1989.

estudos sobre idade, gênero e origens regionais dos africanos traficados evidenciaram que até mesmo as estimativas mais conservadoras indicam efeitos devastadores da escravidão no continente africano, principalmente quando se considera a retirada sistemática de jovens adultos em idade produtiva e reprodutiva. Essa abordagem, inclusive, serviu como uma crítica do autor para pesquisadores com interpretações revisionistas que buscavam minimizar o impacto do tráfico no continente. Tal crítica acabou por reacender ainda mais os debates acadêmicos que já existiam sobre o peso que o processo colonial e do tráfico de africanos teve no continente africano. Enquanto Lovejoy, apesar de reconhecer a existência de uma escravidão interna no continente africano, destacava que a intensificação do comércio de escravizados e o aumento da demanda haviam mudado as lógicas da escravidão africana, a transformando em um sistema majoritariamente econômico, outros historiadores como John Thornton discordava deste argumento, afirmando que o sistema de escravidão africano já estava muito bem consolidado e que o comércio transatlântico e a intensificação da demanda não podem ser compreendidas como elementos que mudaram as sociedades africanas.

Atualmente, a historiografia tende a concordar mais com Paul Lovejoy, assim como esta dissertação também o faz. Lovejoy, apesar de destacar a existência da escravidão no continente africano, ele não faz uso desse argumento para diminuir a responsabilidade dos colonizadores, ou para tentar justificar a violência. Em *A escravidão na África*, ele formulou de maneira explícita a chamada “tese da transformação”, segundo a qual a escravidão esteve presente na África por séculos, mas que sofreu mudanças profundas a partir da expansão dos sistemas de tráfico de longa distância. Antes desses processos, a escravidão frequentemente fazia parte da organização social dos povos nativos, todavia, com a intensificação do tráfico islâmico e, sobretudo, atlântico, ela se converteu em uma instituição cada vez mais mercantilizada, voltada para a exploração econômica intensiva, e não mais como algo que fazia parte da organização social e cultural dos povos africanos. Tal transformação, fez com que os indivíduos se tornassem mercadoria. Essa compreensão histórica da escravidão permitiu a Lovejoy romper com duas tradições interpretativas problemáticas: por um lado, a visão que minimiza a escravidão africana como menos violenta ou menos relevante do que a escravidão americana; por outro, a leitura que trata a escravidão como algo meramente cultural.

Por fim, Lovejoy compreendia a escravidão como parte de um sistema global, no qual África, Américas, Europa e mundo islâmico estavam interligados por fluxos de pessoas, mercadorias e poder. Essa perspectiva global permitiu superar leituras compartimentadas e situar a história africana no centro da formação do mundo atlântico moderno.

Outro historiador que merece ser citado e que foi importante para os estudos do tráfico

negreiro é o norte-americano Herbert S. Klein. Nascido em 6 de janeiro de 1936, Klein, assim como Lovejoy, é uma referência nos estudos do comércio transatlântico de escravizados e se destacou por inserir o comércio de escravizados no centro das análises sobre a formação do sistema atlântico moderno. Em obras como *O comércio atlântico de escravos*⁶, o autor demonstrou que o tráfico se tratava de um sistema econômico altamente organizado, integrado às economias imperiais europeias e às estruturas produtivas coloniais americanas. Ao enfatizar a racionalidade econômica do tráfico, Klein evidencia que o tráfico surgiu como uma resposta funcional às demandas de mão de obra criadas pela expansão ultramarina europeia. Essa abordagem foi fundamental para mostrar como a escravidão poderia ser também compreendida como uma instituição plenamente compatível com o capitalismo mercantil e com as lógicas de mercado daquela época. Klein também se destacou ao incorporar em sua pesquisa séries estatísticas, estimativas populacionais, taxas de mortalidade e dados comparativos para mensurar a escala do tráfico atlântico. Essa abordagem dialoga grandemente com o trabalho de Philip D. Curtin (1969), historiador esse que serviu de referência para Klein neste aspecto, uma vez que o mesmo referencia o já citado livro de Curtin e cria um quadro, baseado nos dados do historiador, com as estimativas de africanos escravizados desembarcados em regiões fora da África. Com sua pesquisa, Klein se uniu a Philip D. Curtin e outros historiadores que buscavam quantificar o tráfico de escravizados e conseguiu dimensionar o comércio de escravizados, de forma empírica, como a maior migração forçada transoceânica da história pré-industrial, tornando assim visível e trazendo números atualizados, em relação a Curtin, para a violência do tráfico negreiro.

Curtin foi uma grande referência para muitos dos historiadores que aqui foram e ainda serão citados. Ele não foi o primeiro a buscar fazer uma análise quantitativa do volume do tráfico negreiro, todavia, ele foi o primeiro a produzir uma estimativa sistemática, global e metodologicamente organizada acerca da quantidade de africanos escravizados e levados pelo comércio transatlântico de escravizados. Por mais que ele não tenha influenciado de forma direta esta pesquisa, com certeza foi de maneira indireta, uma vez que muitos aspectos de sua pesquisa estão presentes nos demais historiadores citados.

Assim como dialoga com Curtin, Klein também dialoga com Lovejoy ao reconhecer a agência de atores africanos no comércio, destacando a existência de sistemas políticos e comerciais capazes de responder à demanda atlântica, mas também não negou as profundas mudanças que o tráfico causou para as sociedades africanas e também colonizadas, tanto no

⁶ KLEIN, Herbert S. *O Comércio Atlântico de Escravos: Quatro séculos de comércio escravagista*. Editora Replicação, 1999.

continente africano como americano. No que diz respeito a adoção da escravidão africana para os projetos coloniais europeus nas Américas, Klein evidenciou que a escassez de mão de obra livre, a elevada mortalidade indígena, a abundância de terras e também outros fatores que envolviam a organização das colônias e questões econômicas, criaram um contexto no qual o trabalho escravo se mostrou economicamente mais viável do que alternativas baseadas no trabalho assalariado. Tal abordagem foi fundamental, pois apresentou uma resposta para o processo de racialização da escravidão, mostrando que a cor da pele não foi um fator determinante para a escolha de escravizados africanos. Tal ponto será melhor aprofundado mais adiante na dissertação.

Por fim, Klein também trouxe contribuições relevantes para a compreensão do fim do tráfico e da escravidão. Afirmando que a abolição não foi meramente fruto de pensamentos humanistas, mas que também foi consequência a uma série de transformações econômicas, das mudanças no capitalismo atlântico e das pressões políticas internacionais.

Outro historiador relevante para os estudos sobre o comércio de escravizados foi Manolo Florentino. Nascido em 1958, o historiador brasileiro tem entre suas obras mais célebres o livro *Em Costas Negras*⁷. No livro, que foi de grande importância para esta pesquisa, Florentino demonstra a importância que a cidade do Rio de Janeiro tinha para o sistema escravista no Brasil, destacando que a cidade funcionava como principal centro organizador, financeiro e redistribuidor do tráfico atlântico no Atlântico Sul. O autor redefine o papel do espaço urbano na história da escravidão. O Rio de Janeiro não era apenas uma cidade portuária receptora de africanos, mas o coração de um sistema mercantil que articulava plantations, mercado interno e circuitos atlânticos, e quanto mais esse mercado interno crescia, mais ele necessitava de mão de obra africana, o que por sua vez dialoga com o argumento de Klein, pois mostra como o comércio de escravizados era uma resposta ao aumento da demanda da mão de obra escravizada. Essa interpretação evidencia a importância das cidades na sustentação do sistema escravista nas Américas, principalmente no Brasil. Além do mais, Florentino também trouxe, no mesmo livro, contribuições decisivas ao estudo dos agentes do tráfico, especialmente dos traficantes sediados no Rio de Janeiro, ao analisá-los e tratá-los basicamente como empresários desse grande negócio que foi o comércio transatlântico de escravizados, integrados ao mercado urbano e nas redes políticas. O autor apresenta os traficantes como parte da elite mercantil e

⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. Editora Unesp, 2014.

A edição consultada para a pesquisa foi a publicada em 2014, contudo, a primeira publicação do livro foi em 1995, e a edição mais famosa foi em 1997 pela Companhia das Letras.

social, responsáveis pela formação de grandes fortunas e profundamente inseridos no funcionamento do Estado. Florentino em seu livro, por meio dessas informações revela como parte da elite brasileira estava comprometida financeiramente e também estruturalmente com o comércio de almas.

Assim como Manolo Florentino foi importante para as pesquisas acerca do tema do tráfico negreiro, outro brasileiro que se destaca e também fala da cidade do Rio de Janeiro é o historiador Jaime Rodrigues. Ele trabalha em sua obra *De costa a costa*⁸, a escravidão como um processo que não se inicia somente com o desembarque dos escravizados na costa brasileira, mas que se inicia já no continente, passando pela travessia do atlântico e se perpetuando no Brasil. Era um processo de violência que perpassava os dois continentes e o atlântico. Nesse sentido, Jaime Rodrigues trouxe de novo ao campo historiográfico uma atenção sistemática às etapas intermediárias do tráfico. Ao analisar os portos africanos, os navios negreiros e o cotidiano da travessia, o historiador revelou que esses espaços eram fundamentais para a produção da experiência escravista. O oceano Atlântico, em sua obra, deixa de ser um simples espaço de circulação para se tornar um espaço histórico ativo, no qual se estabeleciam relações sociais específicas, marcadas por conflitos permanentes, hierárquicos e instáveis de práticas de dominação que precisavam ser continuamente reafirmadas para impedir rebeliões nos navios negreiros.

Outra abordagem inovadora de Rodrigues foi a atenção atribuída aos marinheiros como sujeitos históricos envolvidos no tráfico. Em suas obras, marinheiros, intermediários, traficantes e africanos escravizados não aparecem como figuras secundárias ou passivas, mas como agentes que moldavam o funcionamento cotidiano do comércio negreiro. Ao analisar as tripulações dos navios negreiros, o historiador demonstrou que os marinheiros, embora agentes do sistema escravista, estavam submetidos a relações de coerção, exploração e violência que produziam uma experiência de trabalho marcada pela precariedade e pelo risco constante de adoecimentos ou conflitos violentos nos navios. Ao enfatizar as estratégias de resistência africana, as formas de negociação e a organização dos navios negreiros, o Rodrigues contribuiu, assim como os demais citados, para uma maior complexificação do comércio negreiro, trazendo a agência dos inúmeros sujeitos envolvidos e também a conexão econômica entre os portos do Rio de Janeiro e Benguela em finais do século XVIII e início do XIX.

⁸ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. Companhia das Letras, 2022.
A edição consultada para a pesquisa foi a de 2022, mas a primeira publicação do livro foi em 2005, também pela Companhia das Letras.

Por fim, a relevância de Jaime Rodrigues para os estudos sobre o comércio de escravizados reside também em sua contribuição para a consolidação de uma história atlântica integrada, na qual África e Brasil são analisados como espaços historicamente conectados. Ao enfatizar as relações entre portos como Benguela, Luanda e o Rio de Janeiro, o autor mostrou que o tráfico negreiro só pode ser plenamente compreendido quando se observa o funcionamento conjunto desses espaços, analisando “de costa a costa”.

Ainda falando sobre historiadores brasileiros, outro que foi fundamental para essa pesquisa, e também é uma referência no tema é Luiz Felipe de Alencastro. Em *O trato dos viventes*⁹, o historiador rompe com abordagens que tratavam o tráfico de escravizados como apenas uma parte importante para o desenvolvimento colonial, e demonstra que ele na realidade é o principal organizador da colonização portuguesa. O Brasil, nessa perspectiva de Alencastro, não se formou como uma colônia voltada prioritariamente para a metrópole europeia, mas como parte de um sistema atlântico que conecta América do Sul e África Centro-ocidental. Alencastro evidencia a importância da África para o império português no processo de colonização das Américas. Angola, principalmente, aparece como um eixo fundamental da colonização, funcionando não apenas como área de fornecimento de mão de obra escravizada, mas também como espaço político, e econômico conectado ao Brasil através da escravidão e do espaço oceânico do Atlântico sul. Ao trazer o espaço atlântico para sua análise, Alencastro expande a compreensão do processo colonial, onde ela não se tratou apenas da ocupação de terras, mas também do domínio do espaço transoceânico, o que foi fundamental para o desempenho do comércio de escravizados.

No trabalho de Alencastro, a escravidão é compreendida como um fenômeno que atravessou inúmeros setores do sistema colonial, estando nos engenhos, nas minas, no próprio continente africano, como evidenciado pelos outros autores já citados, na metrópole, como demonstrado pelo papel de Lisboa como centro escravista e politicamente importante em Portugal. Por fim, Luiz Felipe de Alencastro foi fundamental, pois sua abordagem mostrou como a formação do Brasil esteve diretamente associada ao trato negreiro.

Algo que podemos notar de muito relevante e interessante nos trabalhos aqui citados de Luiz Felipe de Alencastro, Jaime Rodrigues e Manolo Florentino, é que ambos trazem fortes argumentos que se distanciam da ideia de que o comércio de escravizados era organizado por meio de uma relação comercial triangular, onde as Coroas europeias estavam em constante relação e comunicação com suas colônias na África e Américas. O que é apresentado pelos três

⁹ DE ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, 2020.

autores, é que o comércio estava muito bem estruturado em um sistema bipolar que conectava África e Américas e que atendia aos interesses econômicos das colônias. A demanda de mão de obra africana nas Américas e a oferta de cativos na África, fazia com que esses dois polos mantivessem relações políticas e econômicas sem uma intervenção extremamente direta das Coroas europeias, como no caso do Brasil com a Coroa portuguesa. As pesquisas de ambos os historiadores, Alencastro, Rodrigues e Florentino demonstraram de forma clara como a relação econômica do tráfico girava basicamente em torno de Angola e Rio de Janeiro, isto é, em torno dos portos principais de embarque de escravizados no continente africano e os principais de desembarque no litoral brasileiro.

Outro historiador que também reforça o ponto citado acima, e que também foi referência para essa pesquisa foi Pierre Verger com seu livro *Fluxo e refluxo*¹⁰, publicado em 1968. Além de Verger ter sido um dos pioneiros nas pesquisas acerca do tráfico negreiro, ele também inovou em sua abordagem, fazendo parte do grupo de historiadores que buscavam uma análise do tráfico que não se limitasse a uma visão eurocêntrica, mas que se aprofundasse nas complexidades das relações comerciais atlânticas entre traficantes e lideranças africanas. Fazendo uma pesquisa aprofundada, tendo como fonte a documentação de arquivos baianos, portugueses e africanos, Verger conseguiu demonstrar em seu livro que havia um sistema comercial bilateral/bipolar que conectava portos africanos e brasileiros, mais especificamente, no recorte do autor, entre Bahia e o Golfo do Benin. Uma rede transatlântica de comércio de mercadorias, especiarias e mão de obra escravizada africana, que durou séculos, entre XVII e XIX, formada por comerciantes “brasileiros”¹¹ na costa africana que atuavam como mediadores culturais e econômicos para a compra de escravizados e estabelecimento de relações com líderes políticos locais. A pesquisa de Verger ajudou a evidenciar que o tráfico de escravizados não dependia exclusivamente de agentes diretamente ligados às Coroas europeias, mas que havia participação ativa de agentes locais, tanto africanos quanto luso-brasileiros na organização do comércio transatlântico de escravizados.

Como já mencionado anteriormente, todos os autores citados foram escolhidos por serem referências acerca da temática do tráfico atlântico e principalmente por terem sido de grande influência para a dissertação, uma vez que no processo de desenvolvimento da pesquisa

¹⁰ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo: Do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos-os-Santos, do século XVII ao XIX*. Companhia das Letras, 2021.

¹¹ O termo brasileiros, está escrito entre aspas devido ao fato do termo como forma de identificação nacional somente passou a ser utilizado de forma popular em meados do século XIX. Foi decidido pelo uso do termo no texto apenas por questões de clareza textual, para deixar evidente que se refere a comerciantes que viviam no Brasil.

tais autores foram lidos. Vários outros nomes poderiam ser incluídos nesta lista, como David Eltis, David Richardson, John Russell-Wood, todavia, não seria possível trazer para a dissertação toda a historiografia sobre o tráfico de escravizados africanos, uma vez que pesquisas têm sido realizadas desde antes dos anos 1960 na historiografia mundial. Os autores aqui mencionados se destacaram por terem estabelecido debates acerca do comércio de escravizados, trazendo abordagens que fugiam de leituras eurocêntricas, evidenciando a organização do sistema escravista, formação de redes comerciais transoceânicas e suas consequências nas colônias africanas e americanas, especificamente no Brasil. As abordagens de cada autor foram fundamentais para a pesquisa pois trouxeram dados que auxiliaram na melhor leitura e compreensão da documentação cartográfica utilizada para a dissertação, possibilitando assim um diálogo entre as fontes e as referências bibliográficas.

Apesar dos trabalhos dos autores terem favorecido um diálogo entre os mapas, algo que precisa ser evidenciado é o fato de nenhum deles ter utilizado mapas como fontes primárias para a realização de suas pesquisas. Os mapas foram elementos fundamentais usados no processo de expansão marítima europeia e também no processo de desenvolvimento do sistema colonial nas Américas e também do comércio de escravizados. Os mapas traziam informações acerca dos principais portos, destacavam quais regiões ou espaços estavam sob domínio de quais Coroas, muitas vezes eram utilizados como ferramentas de legitimação de poder sobre um território, e também servindo de ferramenta relevante em questões políticas voltadas à implantação do sistema colonial. Todavia, eles não foram utilizados como fontes primárias por esses autores. O porquê disso também é algo que a pesquisa buscará responder.

Os mapas em sua essência não devem ser compreendidos apenas como ferramentas de localização geográfica, ainda mais no campo da historiografia. Eles devem ser compreendidos como fontes históricas produzidas em um contexto histórico, por indivíduos, e por algum motivo, o que revela que eles também carregam intencionalidades. Portanto, os mapas podem dizer muito sobre o período em que foram elaborados e trazer informações que vão além da representação cartográfica de um espaço geográfico. Uma vez que isso fica claro, é possível portanto especular acerca das principais perguntas que movem essa dissertação. Ao longo de todo o texto, iremos então buscar compreender a relação dos mapas com o comércio transatlântico de escravizados e também encontrar alguma resposta para as duas perguntas.

A dissertação está dividida em três capítulos essencialmente.

O primeiro capítulo desta dissertação tem como objetivo introduzir o leitor ao universo dos mapas e ao campo da cartografia histórica, estabelecendo os fundamentos conceituais e teóricos que sustentam as análises que serão desenvolvidas ao longo do trabalho. Uma vez que

os mapas são objeto central de investigação, torna-se necessário, desde o início, apresentar o conceito e problematizar sua definição, suas funções e seus significados históricos, afastando-o de compreensões gerais que o entendem apenas como instrumentos técnicos de localização espacial. Desta forma, o capítulo se inicia com uma reflexão acerca do conceito de mapa, compreendido, em sua formulação mais geral, como uma representação gráfica do espaço. A reflexão parte de uma perspectiva histórica que busca investigar a longa trajetória dos mapas enquanto ferramentas utilizadas por diferentes sociedades para se orientar, comunicar informações e organizar territórios. Essa abordagem permite evidenciar que a produção cartográfica acompanha a própria história da humanidade, assumindo formas e significados distintos conforme os contextos culturais, sociais e políticos em que foi elaborada.

A análise passa, inicialmente, por manifestações que podem ser consideradas “cartográficas” do período rupestre, nas quais inscrições em rochas e cavernas já revelam tentativas de registrar percursos, territórios de caça e pontos de referência fundamentais para a sobrevivência dos grupos humanos. Em seguida, passa o período babilônico da Antiguidade Oriental, onde se observa formas mais elaboradas de representação espacial, por meio do famoso *Imago Mundi*, aqui usado para exemplificar como o espaço era representado de maneira simbólica, colocando a cidade ou o império no centro do mundo conhecido, ao mesmo tempo em que delimitava fronteiras entre o espaço civilizado e o desconhecido.

Ao longo desse percurso histórico, o capítulo discute as múltiplas funções desempenhadas pelos mapas, demonstrando que eles serviram não apenas para a orientação e a localização, mas também para a administração territorial, a organização política, a legitimação de domínios e a construção de identidades coletivas. Em suas representações, os mapas frequentemente registravam elementos que extrapolavam a geografia estrita, incorporando símbolos religiosos, referências culturais, hierarquias sociais e projeções de poder. Essa parte do capítulo tem como objetivo manter a reflexão acerca da forma como os mapas podem ser muito mais do que apenas ferramentas de localização geográfica. Conduzindo assim o capítulo a uma problematização mais aprofundada dos mapas enquanto fontes históricas. A partir desse ponto, a cartografia deixa de ser tratada apenas como técnica ou ferramenta auxiliar e passa a ser compreendida como um campo legítimo de investigação histórica.

Após esta introdução aos mapas, o capítulo então irá apresentar o campo da cartografia histórica, apresentando seus pressupostos teóricos e metodológicos. Assim, o primeiro capítulo como um todo vai estabelecer as bases teóricas e metodológicas que permitirão, nos capítulos seguintes, mobilizar os mapas como fontes centrais na análise do comércio transatlântico de escravizados e do funcionamento do sistema colonial português.

Já o segundo capítulo está dividido em seções e tem como foco, uma vez já destacado a potencialidade dos mapas como fontes históricas, apresentar o comércio transatlântico de escravizados e finalmente analisar de forma prática os mapas escolhidos para a pesquisa.

Na primeira seção, o capítulo apresenta uma introdução ao comércio transatlântico de escravizados, contextualizando-o como um dos pilares principais e também mais violentos da formação do mundo atlântico moderno. Nessa parte, são discutidos os efeitos profundos da escravidão no Brasil, tanto do ponto de vista econômico quanto social e cultural, evidenciando como o tráfico de escravizados esteve no centro da organização da sociedade colonial. Além disso, a seção analisa a forma como a Coroa portuguesa se beneficiou amplamente desse sistema, seja por meio do lucro oriundo do tráfico, do controle das rotas comerciais ou da integração do comércio de escravizados às estratégias mercantilistas do Império para o desenvolvimento das colônias. Essa seção tem como objetivo introduzir ao leitor o tema da pesquisa e também o contexto histórico ao qual os mapas trabalhados estão inseridos.

Ainda nessa primeira parte, o capítulo se dedica também em apresentar os mapas que constituem o corpus documental da pesquisa, e explicitar os critérios de escolha dessas fontes cartográficas, os contextos históricos em que foram produzidas. Esse movimento tem como objetivo preparar os leitores para a análise cartográfica, situando os mapas tanto no tempo quanto nas dinâmicas do sistema colonial atlântico.

As seções seguintes do capítulo têm como objetivo a análise efetiva dos mapas, tratando-os como fontes históricas centrais para a compreensão do comércio transatlântico de escravizados. Nessa parte, os elementos presentes nos documentos cartográficos — como rotas, ventos, escalas, portos e litorais — são examinados de modo a evidenciar as relações entre as informações presentes nos mapas e as práticas do tráfico negreiro. A análise aqui buscará demonstrar como a cartografia contribuiu para a organização e a viabilização do comércio de pessoas escravizadas, revelando o papel ativo dos mapas na estruturação do sistema colonial.

E para o fim, o terceiro capítulo finaliza a dissertação fazendo uma reflexão acerca do que foi trazido ao longo de toda a pesquisa e respondendo de forma mais profunda as duas principais perguntas que deram origem a essa dissertação, mostrando o porquê dos mapas serem fontes essenciais para as pesquisas voltadas ao comércio transatlântico de escravizados.

2 MAPAS E A CARTOGRAFIA HISTÓRICA

Quando falamos de mapa, é comum que a mente do leitor seja invadida por inúmeros mapas variados, como mapas mundi coloniais, onde vislumbramos a representação dos continentes, muito provavelmente com belas ilustrações, caravelas nos oceanos e detalhes chamativos devidamente ilustrados sobre um papel velho de tom amarelado, um tanto quanto rasgado ao mesmo tempo que conservado; assim como podemos visualizar mapas mais modernos, como os vistos em livros escolares de geografia, apresentando nomes e capitais dos países, oceanos, ou mapas com a representação do mundo onde vemos a América do Sul e África ocupando grande parte do centro e parte inferior do mapa, enquanto a Europa e América do Norte ocupam o topo. Os mapas sempre fizeram parte do imaginário popular, encantando jovens e adultos por sua beleza, se tornando papéis de parede de celulares ou artes expostas em paredes da sala de casa ou escritórios, ao lado da estante de livros.

Tal fascínio pela beleza dos mapas não é algo somente da atualidade, uma vez que os mesmos já eram utilizados também como obras decorativas no passado, vide o exemplo da pintura *Interior with a man in a japanese robe*, do holandês Cornelis de Man (1621-1706), onde vemos um homem, muito provavelmente um estudioso, em seu gabinete, vestindo um traje japonês e manuseando alguns equipamentos de estudo. Mas o que chama atenção na pintura não está nas mãos do estudioso, mas sim o mapa pendurado em seu gabinete. A pintura foi elaborada entre 1668 e 1675 e evidencia a forma como o fascínio dos mapas já era presentes há séculos atrás, a importância dos mapas para a sociedade holandesa do século XVII e também o domínio da arte cartográfica que se tinha na época. O pintor Cornelis de Man, com certeza tinha conhecimento cartográfico, ou ao menos interesse em cartografia, uma vez que o mapa representado na pintura se trata de um mapa verdadeiro, do cartógrafo Cornelis Goliath, produzido em 1648 e que tem como título *Olinda de Pharnambuco, Maurits-Stadt ende't Reciffo*. O mapa foi elaborado no período em que grande parte da região Nordeste da América Portuguesa estava sob domínio da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, e por isso ele traz como representação as regiões de Olinda e Recife.

Figura 1 – Interior with a man in a japanese robe (1668-1675), Cornelis de Man



Fonte: <https://artvee.com/dl/interior-with-a-man-in-a-japanese-robe/>

Figura 2 – Olinda de Pharnambuco, Maurits-Stadt ende't Reciffo (1648), Cornelis Goliath



Fonte:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Perfekte_Caerte_der_gelegentheyt_van_Olinda_de_Pharnambuco,_Maurits-Stadt_ende't_Reciffo._Mitsgaders_hare_Landeryen,_Dorpen,_Rivi%C3%A8re,_Hoeven,_Forten,_ende_Suyckermolens,_methare_Plantagien_van_Rietvelden_ende_andre..._-_btv1b53070147j.jpg

Por mais que nos tempos presentes grande parte da população não faça mais uso de mapas físicos para se locomover, fazendo uso de mapas virtuais e GPS, houve um tempo em que as representações cartográficas foram fundamentais para os povos, sendo importantes como formas de representação de um espaço geográfico, e em muitos casos indo além desse objetivo.

A prática de elaboração de mapas é muito mais antiga do que se pode imaginar, estando presente em muitos povos do mundo, surgindo como uma forma eficiente de representar de forma gráfica territórios conhecidos, passar informações como rotas para se chegar em determinado lugar, ou geografia de um lugar específico, prenunciar perigos, entre outras

funções. É importante destacar que nem sempre os mapas tinham a aparência que faz parte do nosso imaginário atualmente, eles foram representados de diversas formas diferentes ao longo da história, se baseando muito na concepção e forma de representação geográfica de cada povo. Um exemplo interessante que evidencia essa diferença nas formas de representação de um espaço geográfico e também o quão antiga é a prática, é o Mapa de Bedolina — como ficou conhecido —, que pode ser considerada uma das representações cartográficas mais antigas que se tem registro. Tal mapa se trata de uma gravura rupestre localizada nos Alpes italianos na região de Lombardia, gravado em uma rocha de arenito em uma superfície de aproximadamente mais de 9 metros de comprimento e 4 metros de largura. Muito provavelmente foi elaborada na Idade do Ferro, entre os séculos VI e IV a.C, e apresenta em sua configuração uma série de figuras geométricas, linhas onduladas, representações de cabanas, formas humanas, animais e também símbolos presentes. Ao analisar o mapa, é possível se especular que as formas geométricas representem campos agrícolas ou territórios conhecidos pelos povos que elaboraram o mapa, ou próximos da região em que tais povos se encontravam. As linhas onduladas muito provavelmente representam rotas ou caminhos, enquanto as representações de cabanas, animais e humanos seriam referentes aos povos que ali habitavam. Segundo interpretações de pesquisadores como José Márcio Ramalho Teódulo e Carlos da Silva Cirino¹², por mais que seja difícil se saber os propósitos exatos que levaram à elaboração de tais gravuras na rocha, é possível se especular que elas representam a paisagem local e fazem alusão às atividades cotidianas dos povos que ali viviam.

¹² TEÓDULO, José Márcio Ramalho; DA SILVA CIRINO, Carlos. Historiografia cartográfica: um panorama descritivo sobre a produção dos mapas em distintas sociedades. *Research, Society and Development*, v. 12, n. 3, p. 4, 2023.

Figura 3 – Mapa de Bedolina



Fonte:

[https://en.wikipedia.org/wiki/Bedolina_Map#/media/File:Composizione_geometrica_chiamata_mappa_di_Bedolina_-_Bedolina_R_1_-_Capo_di_Ponte_\(Foto_Luca_Giarelli\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Bedolina_Map#/media/File:Composizione_geometrica_chiamata_mappa_di_Bedolina_-_Bedolina_R_1_-_Capo_di_Ponte_(Foto_Luca_Giarelli).jpg)

Assim como o mapa de Bedolina, existem outros registros históricos que comprovam o quão antiga é a prática da representação gráfica de um espaço geográfico. Um exemplo digno de ser citado trata-se do mapa conhecido como “Imago Mundi”, este que é reconhecido como uma das mais antigas representações cartográficas que se tem conhecimento, encontrado em 1882 pelo arqueólogo Hormuzd Rassam, produzido em uma tabuleta de argila cozida, possuindo escritas cuneiformes e datado de mais de 2500 anos de idade¹³.

¹³ TEÓDULO, José Mácio Ramalho; DA SILVA CIRINO, Carlos. Historiografia cartográfica: um panorama descritivo sobre a produção dos mapas em distintas sociedades. *Research, Society and Development*, v. 12, n. 3, p. 5, 2023.

Figura 4 – Mapa mundi babilônico



Fonte: <https://www.britishmuseum.org/collection/image/404485001>

Ao observar o mapa, é nítida a diferença na forma de representação geográfica que ela apresenta em comparação aos mapas que fazem parte do imaginário popular, todavia, em seu objetivo de representação, ele se iguala aos outros já conhecidos. Segundo a descrição presente no acervo digital do The British Museum¹⁴, o mapa se trata de uma representação do mundo babilônico e de regiões fora de seus domínios, desde rios, montanhas, cidades, possuindo o nome de cada um dos pontos representados, possíveis distâncias de um ponto ao outro, até mesmo regiões possivelmente mitológicas, isto na parte superior do mapa, onde estão descritas outras informações referentes ao mapa e regiões. É possível presumir que o objetivo de quem o elaborou seria o de representar geograficamente o mundo conhecido, destacando cidades, rios que passavam pelas cidades e territórios e onde eles se localizavam. Mas além dessas informações geográficas, tal mapa também traz detalhes interessantes que revelam os inúmeros significados e objetivos que podem existir por trás da elaboração de um mapa. Segundo a descrição presente no site do The British Museum, a parte superior do mapa possui algumas informações acerca de figuras e criaturas mitológicas, como por exemplo, o homem-escorpião,

¹⁴ Mapa e descrição acessado no dia 10 de abril de 2025 em:
https://www.britishmuseum.org/collection/object/W_1882-0714-509

Anzu e também Marduk, o deus patrono da Babilônia. Portanto, o mapa babilônico não somente apresenta as diferentes regiões que cercavam a Babilônia, como também estabelece onde cada região estava localizada e onde se iniciava outra, — estabelecendo fronteiras, de certa forma —, e também evidencia as crenças culturais e religiosas dos povos que elaboraram o mapa, muito provavelmente. Tais detalhes revelam que além das informações geográficas, o mapa também acabou por passar a imagem de mundo que os povos babilônios possuíam, desde crenças até mesmo a compreensão geográfica que possuíam na época. E assim costumam ser os mapas, ao longo da história, eles não apenas foram formas de representar territórios, mas também foram ferramentas de legitimação de poder, reconhecimento e demarcação de território, estabelecimento de fronteiras e até mesmo legitimação de domínio ou soberania cultural. Vejamos como exemplo o já citado mapa Olinda, Maurits-Stadt ende't Reciffo, de Cornelis Goliath, onde o cartógrafo ao representar as duas regiões, ele busca também legitimar a presença política holandesa no nordeste brasileiro, demarcando perfeitamente que Olinda e Recife pertenciam a Coroa holandesa. Tal compreensão acerca dos mapas e do que eles representam é defendida pelo geógrafo, historiador e cartógrafo John Brian Harley.

Segundo J. B. Harley, os mapas não são imagens isentas de juízo de valor (2009)¹⁵, mas são formas de discursos de poder, onde os mapas seriam algo como textos visuais. Essa concepção de Harley consiste em reconhecer que tais documentos, assim como textos históricos, são passíveis de leitura, interpretação e análise crítica. Eles operam por meio de sistemas de signos, representações gráficas e linguagens específicas, que produzem sentidos e formas particulares de compreensão do espaço representado. O mapa, portanto — mais especificamente o cartógrafo ao elaborar o mapa —, não transmite as informações acerca do espaço representado de maneira neutra ou transparente. Ele seleciona, organiza e sintetiza informações, passando assim um determinado modo de ver o mundo baseado nos ideais, objetivos do cartógrafo ou/e contexto histórico da época. A leitura cartográfica, nesse sentido, aproxima-se da análise textual e iconográfica, exigindo atenção às ambiguidades, às convenções culturais e aos pressupostos implícitos que orientam sua elaboração.

Portanto, ao se pensar em mapas, é preciso ter a compreensão de que tais objetos são muito mais do que apenas ferramentas elaboradas desde os primórdios da humanidade no intuito de representar graficamente um espaço, em sua composição e elaboração eles acabam por carregar também formas de ver o mundo, ideologias, estruturas de poder, contextos sociais da época em que foram elaborados, crenças e também imaginários da época. Ao observar os dois

¹⁵ HARLEY, Brian. Mapas, saber e poder. *Confins* [online], v. 5, p. 2-24, 2009.

mapas já citados aqui, é possível perceber que além da representação geográfica, eles também carregam em si crenças e saberes de sua época, vide os textos que fazem alusão à mitologia babilônica no mapa “Imago mundi”, e também a presença de animais no mapa de Bedolina, o que pode levar a supor a presença de animais selvagens na região de povoados que ali habitavam na época. Os mapas são objetos que, ao serem analisados de forma crítica, podem revelar muito mais do que é possível identificar em uma análise superficial, se tornando documentos ricos de informação.

Como evidenciado nos parágrafos anteriores, a representação geográfica de um espaço se iniciou há muito tempo, mas foi somente em meados do século XV que a produção cartográfica cresceu em volume, uma vez que foi nesse período que se iniciou o período histórico de expansão marítima europeia e também estabelecimento de colônias em novas terras outrora desconhecidas pelos europeus. Não somente neste contexto, mas em outros, como, de expansão imperial ou expedição por terras desconhecidas, a cartografia ganhou grande importância estratégica, servindo como ferramenta não somente para identificar territórios, como também para legitimar/anunciar a “conquista” das terras, além de serem utilizados para o planejamento de estratégias de exploração ou para fins militares e políticos, o que ocorria muito nos contextos imperiais, onde o mapa também se tornava ferramenta de propaganda, como, parafraseando Harley, instrumentos de comunicação de uma mensagem imperial¹⁶, ou seja, usados para fortalecer o domínio e também legitimar as identidades nacionais e propagar valores e crenças.

A princípio os mapas que mais se destacaram no período de expansão marítima europeia eram os chamados portulanos¹⁷, cujos registros mais antigos datam de séculos antes do período da expansão marítima europeia. Os portulanos foram um dos avanços mais notáveis da cartografia medieval europeia e representaram um tipo de carta náutica¹⁸ que revolucionou a

¹⁶ HARLEY, Brian. Mapas, saber e poder. *Confins* [online], v. 5, p. 5, 2009.

¹⁷ Portulano/Carta portulano (nesta pesquisa os termos são usados como sinônimos): “Carta marítima mediterrânea, com informações sobre distâncias e outras, além das linhas de rumos, segundos os diversos ventos, a partir de um ponto central. Como, em geral, não tinha graduações de longitude nem de latitude [...], trazia pequenas escalas em milhas italianas.” (OLIVEIRA, 1983).

¹⁸ Carta náutica: “são documentos cartográficos que resultam de levantamentos de áreas oceânicas, mares, baías, rios, canais, lagos, lagoas, ou qualquer outra massa d’água navegável e que se destinam a servir de base à navegação; são geralmente construídas na Projeção de Mercator e representam os acidentes terrestres e submarinos, fornecendo informações sobre profundidades, perigos à navegação (bancos, pedras submersas, cascos soçobrados ou qualquer outro obstáculo à navegação), natureza do fundo, fundeadouros e áreas de fundeio, auxílios à navegação (faróis, faroletes, bóias, balizas, luzes de alinhamento, radiofaróis, etc.), altitudes e pontos notáveis aos navegantes, linha de costa e decontorno das ilhas, elementos de marés, correntes e magnetismo e outras indicações necessárias à segurança da navegação.” (MARINHA DO BRASIL, 2017).

navegação marítima antes e durante a Idade Moderna. Surgindo no final do século XIII, eles foram inovadores por fornecerem uma representação mais precisa das costas e portos dos espaços representados, além de trazerem também a presença de símbolos e linhas que representavam tanto rios, rosas do vento no espaço oceânico, além de nomes dos principais portos, vilas e cidades, estes em alguns casos ilustrados com símbolos de bandeiras e brasões das soberanias que dominavam ou reivindicavam aqueles espaços¹⁹. Alguns mapas mais antigos também forneciam esse tipo de informação, mas não de forma tão precisa e sistemática como os portulanos do século XIII. Ao observar esses detalhes nos mapas, se torna nítido como Harley foi certo em sua observação acerca do caráter político dos mapas.

Em fato, os mapas exerceram funções muito relevantes em questões geopolíticas que envolviam as potências europeias no período de expansão marítima, se tornando cada vez mais relevantes ao mesmo tempo que o processo de colonização nas Américas e África se desenvolvia em conjunto com o comércio de escravizados. A historiadora Iris Kantor em seu artigo *Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850)*²⁰, demonstra que, entre meados do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, a informação toponímica — isto é, o nome geográfico atribuído a uma região ou território representado em um mapa — nos mapas portugueses, passou a exercer um papel geopolítico essencial tanto para a negociação de tratados internacionais, quanto para a reorganização interna do território colonial, especialmente no contexto das reformas pombalinas. Desde a Antiguidade, a atribuição de nomes sempre carregou consigo um poder simbólico de representação de posse, desde o ato de nomear uma criança, um objeto ou até mesmo um espaço geográfico. No contexto de expansão marítima europeia, o mesmo ocorria e inúmeras Coroas diferentes buscavam reivindicar a posse de um território através da prática toponímica. Contudo, após a Paz de Westfália (1648), como destacado por Kantor, as disputas entre Estados passaram a exigir provas documentais, entre as quais a cartografia impressa assumiu papel central. Nesse novo regime jurídico, os mapas — e os topônimos²¹ neles inscritos — tornaram-se evidências materiais de soberania política.

Os topônimos nos mapas eram relevantes, pois, em primeiro lugar materializavam a ocupação do território. Nomear um espaço em um mapa significava registrá-lo como conhecido,

¹⁹ NOGUEIRA, Magali Gomes. Portulanos, Presente de Reis. Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG, v. 20, n. 2, p. 5 2012.

²⁰ KANTOR, Iris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, v. 17, p. 39-61, 2009.

²¹ Topônimo: Nome próprio de um lugar (região, cidade, vilarejo, local, logradouro público etc.). 2 Origem de um nome geográfico. (MICHAELIS, 2026)

frequentado e integrado a uma rede administrativa colonial. Em disputas territoriais, sobretudo nas zonas de fronteira nos continentes africano e americano, a presença de topônimos de origem portuguesa funcionava como evidência de que aquele espaço estava sob domínio efetivo da Coroa. Em segundo lugar, Kantor mostra que os topônimos operavam como marcadores de soberania simbólica. A escolha do idioma, das grafias e das referências culturais presentes nos mapas, como bandeiras ou caravelas, não era neutra. A presença de nomes portugueses em mapas apresentados em negociações internacionais reforçava a ideia de posse do território representado no mapa. A relevância dos topônimos evidencia como absolutamente todos os elementos presentes nos mapas são carregados de intencionalidades e discursos de poder, assim como evidenciado por Harley. A historiadora também evidencia a importância dos mapas ao enfatizar o papel diplomático que os topônimos exerciam. Em negociações de fronteira, mapas não eram apenas ilustrações, mas documentos técnicos apresentados lado a lado com relatórios e tratados. Neles, os nomes inscritos tornavam visível uma determinada leitura do território, convertendo o espaço nomeado no mapa em argumento político que legitimava a posse.

Nesse sentido, não é exagero afirmar que os mapas tiveram papel importante no processo de formação e ascensão da organização política Estado-nação, ainda mais no período de expansão marítima europeia e formação de colônias, uma vez que os mapas eram muito utilizados como ferramentas de estabelecimento de fronteiras, demarcando bem os territórios que compunham cada Estado-nação.

Um exemplo nítido dessa importância que os mapas tiveram nos processos políticos históricos pode ser evidenciado no livro *“O mapa que inventou o Brasil”*²², da historiadora Júnia Ferreira Furtado. No livro, Júnia Ferreira Furtado demonstra de forma contundente como os mapas foram instrumentos centrais na construção política do território que viria a constituir o Estado brasileiro. A autora analisa o mapa *Carte de l’Amérique méridionale* de Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville (1748) não apenas como um produto técnico, mas como um artefato diplomático e político, diretamente associado às negociações do Tratado de Madri (1750). Nesse contexto, o mapa por si só não representava ainda um Estado-nação já consolidado, todavia exerceu um papel fundamental no processo de delimitação dos limites entre os territórios portugueses e espanhóis nas Américas, sendo assim importante para as questões geopolíticas que envolveram o Tratado de Madri. Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville, ao elaborar a mando de Dom Luís da Cunha a *Carte de l’Amérique méridionale*, produziu uma imagem de unidade territorial, apresentando o território luso-americano como contínuo,

²² FURTADO, Júnia Ferreira. *O mapa que inventou o Brasil*. Versal Editores, 2013.

integrado e articulado por grandes sistemas naturais, o mapa cria uma representação coerente e totalizante do espaço, ainda que grande parte dessas regiões fosse pouco conhecida ou apenas parcialmente controlada pela Coroa. Tal representação não apenas descreve o território, como também antecipa o que viria a se tornar espacialmente o Estado brasileiro, tendo assim um papel relevante nesse processo.

Nesse processo de utilização estratégica dos mapas como ferramentas para legitimar a posse sobre um determinado espaço, uma estratégia que se via muito presente nos mapas era o processo de apagamento de um determinado espaço. Era comum de se observar em mapas mais antigos, como portulanos, grandes espaços sendo representados com um grande vazio branco, ou sendo rebatizados por nomes no idioma da nação que ali reivindicava o espaço. Tal processo é o que Harley chama de silêncio nos mapas, o apagamentos de determinados espaços, territórios ou até mesmo povos. Isso ocorria muito em mapas coloniais que insistiam em representar os continentes africanos e americanos vazios, como grandes espaços brancos, sem a presença dos povos originários, ou menção de reinos, povoados e organizações sociais que ali existiam. Os nomes de reinos ou povoados originais eram substituídos nos mapas por símbolos cartográficos, paisagens naturais ou espaços em branco.

Em *Silences and Secrecy*²³ J. B. Harley enfatiza como o silêncio cartográfico deve ser compreendido como parte integrante da linguagem dos mapas e que em muitos casos ele não é fruto de falhas técnicas ocasionadas pela falta de informação. O processo de elaboração de um mapa exigia do cartógrafo um processo de escolhas estrategicamente feitas baseadas nos objetivos por trás da elaboração do mapa. Compreendendo os mapas como ferramentas que carregam discursos de poder político, é possível compreender que os silêncios proporcionados pelo mapa não eram meros erros ou acasos, mas decisões pensadas pelo cartógrafo para atender aos objetivos que lhe eram demandados. Portanto, no processo de análise de um mapa, seria fundamental buscar investigar não somente o que está dito, mas também o que está escondido. Um espaço em branco em um mapa não deve ser compreendido como completo vazio ou meramente ausência de informações, uma vez que tudo aquilo que compõe o mapa como um todo é fruto de escolhas do cartógrafo. Sobre isso, Harley fortalece o argumento ao afirmar:

“Os espaços em branco que abundam nos mapas da Europa do início da era moderna, por exemplo, não podem ser explicados simplesmente pela

²³ HARLEY, John Brian. *Silences and Secrecy - The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe*. In: HARLEY, John Brian. *The new nature of maps: essays in the history of cartography*. JHU Press, 2002. p. 83-108.

contraposição entre “fato” e “ausência de fato”. O silêncio e a enunciação não são alternativas, mas partes constituintes da linguagem cartográfica, cada uma necessária para a compreensão da outra. Uma interpretação cartográfica dos silêncios em um mapa parte, portanto, da premissa de que o silêncio elucida e é provavelmente tão culturalmente específico quanto qualquer outro aspecto da linguagem do mapa.” (HARLEY, 2002, p. 86)²⁴.

Segundo Harley, as motivações que levavam os cartógrafos a silenciar algumas informações nos mapas eram diversas, podendo ser principalmente motivado por interesses militares, comerciais ou religiosos. No processo de expansão ultramarina, os Estados ibéricos, Portugal e Espanha, segundo Harley, tratavam mapas náuticos e territoriais como segredos de Estado, fundamentais para as dinâmicas políticas coloniais e também para a manutenção de monopólios comerciais, que perpassavam pelo comércio transatlântico de escravizados. As informações descobertas e os novos mapas produzidos eram muito bem protegidos, guardados e controlados por instituições como o Armazém da Guiné e das Índias, de Portugal, regulava rigidamente quem podia produzir, consultar ou copiar mapas, além de determinar também quais informações poderiam estar ou não presentes nos mapas. E nesse processo, as informações poderiam até mesmo serem falsificadas²⁵, muito provavelmente no intuito de enganar opositores políticos ou espiões.

Um terceiro ponto levantado por Harley, como possível causador de algumas formas de silêncio nos mapas, foi a ascensão da cartografia científica, está que não se limitava em informações adquiridas de viajantes, marinheiros ou povos nativos, mas se baseava muito mais em medição, padronização baseadas em cálculos e metodologias mais matemáticas. Ao privilegiar a precisão geométrica e a uniformidade do espaço, os mapas modernos acabaram por apagar as práticas sociais, organizações políticas e experiências humanas dos povos originários das regiões representadas. Tal prática muitas vezes ocorria de forma proposital, como uma forma de mostrar que as terras estavam vazias e disponíveis para serem dominadas e conquistadas. Em outros casos os mapas preenchiam os espaços em branco com animais selvagens e povos nativos, fortalecendo um imaginário selvagem dos dois continentes e também

²⁴ Tradução livre do trecho: “The white spaces which abound on the maps of early modern Europe, for example, cannot be explained simply by positing “fact” against “no fact”. Silence and utterance are not alternatives but constituent parts of map language, each necessary for the understanding of the other. A cartographic interpretation of silences on a map departs, then, from the premise that silence elucidates and is likely to be as culturally specific as any other aspect of the map's language.”. (HARLEY, 2002, p. 86).

²⁵ HARLEY, John Brian. Silences and Secrecy - The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe. In: HARLEY, John Brian. The new nature of maps: essays in the history of cartography. JHU Press, 2002. p. 93.

dos povos que ali viviam, ou também colocavam símbolos religiosos e bandeiras, servindo assim aos interesses políticos de legitimação do domínio do espaço.

Vejamos como exemplo o mapa “Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil” de João Teixeira Albernaz I. O mapa foi elaborado em 1643 e faz parte de um Atlas Universal produzido pelo cartógrafo. Nele vemos a representação da costa atlântica do Brasil e da África, além de linhas de navegação, rosas dos ventos e redes de rumo no espaço do oceano atlântico sul. A costa tanto africana como a brasileira surgem muito bem representadas com uma riqueza de informações acerca das cidades presentes. Todavia, o que é relevante a ser destacado neste mapa são justamente os silêncios.

Figura 5 – Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil, (1643) de João Teixeira Albernaz I



Fonte: <https://brasilhis.usal.es/pt-br/node/9796>



Figura 6 – Destaque ampliado da região norte brasileira, presente no mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), de João Teixeira Albernaz I.

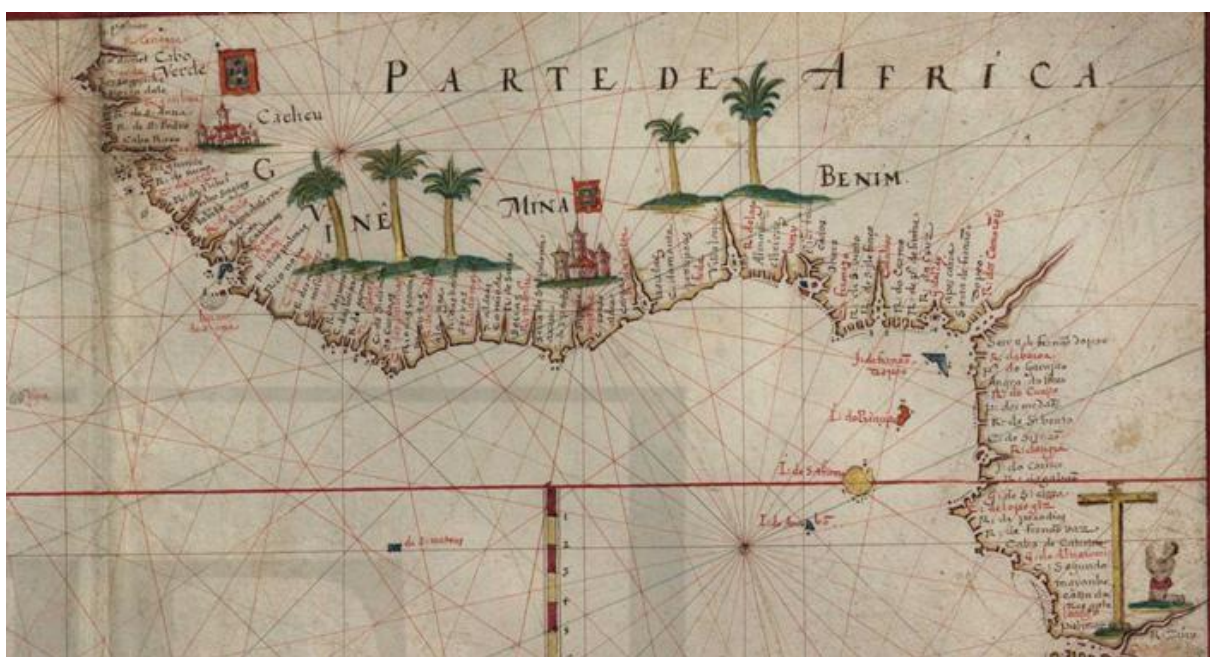


Figura 7 – Destaque ampliado da região centro-ocidental e norte africana, presente no mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), de José Teixeira Albernaz I.

Albernaz I se tratava de um cartógrafo português nascido muito provavelmente em finais do século XVI e que aprendeu a arte da cartografia com seu pai, Luís Teixeira. Ele aprimorou seus estudos de matemática no Colégio de Santo Antão, e em 1605, foi contratado para trabalhar

nos órgãos oficiais dos Armazéns de Guiné e Índias. Após dezessete anos de trabalho, Albernaz I enviou uma petição para ser promovido ao cargo de cosmógrafo-mor, todavia, seu pedido foi recusado²⁶. Albernaz foi um cartógrafo de grande relevância para a Coroa portuguesa, tendo produzido centenas de mapas. O Atlas Universal de Albernaz foi produzido no mesmo contexto histórico do já citado mapa de Cornelis Goliath, período em que a região do Brasil não possuía somente a presença portuguesa em seu território, mas também forte presença holandesa, principalmente nas regiões do nordeste. Todavia, o mapa não possui indicações claras ou diretas relacionadas à presença holandesa.

Com base no contexto histórico em que Albernaz estava inserido, se torna um tanto quanto curioso que em seu mapa não haja uma menção sequer às colônias holandesas que se encontravam presentes no país em meados do século XVII na região do nordeste. Existem pouquíssimas informações acerca da história deste mapa, o que abre espaço apenas para o levantamento de hipóteses acerca das motivações por trás da elaboração deste mapa. A principal hipótese que justificaria tal silenciamento seria interesses políticos voltados à Coroa portuguesa. João Teixeira Albernaz I nasceu em 1602 em uma família de cartógrafos já renomados em Portugal. Filho de Luís Teixeira e fazendo parte da chamada dinastia Teixeira, Albernaz I foi um importante cartógrafo português que realizou centenas de mapas para a Coroa destinados à navegação e administração imperial e trabalhou até o fim de sua vida para o Armazém da Guiné e Índia. Compreendendo o contexto do cartógrafo e para quem ele trabalhava, se torna claro que o mapa, através de seu silêncio, busca legitimar a presença política de Portugal no território brasileiro e proclama, para todo aquele que observa o mapa, que Portugal é o único reino legítimo presente no Brasil e também na costa do continente africano. O mapa portanto busca, por uma escolha consciente do cartógrafo, ofuscar e deslegitimar o poder político da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, fazendo assim do mapa uma ferramenta para os interesses políticos portugueses, servindo ao propósito de elevar a soberania da Coroa portuguesa nas colônias do Brasil, uma vez que o brasão da bandeira do Reino de Portugal surge dominando toda a região.

Outro silêncio que se revela é a ausência de símbolos islâmicos no norte da África, enquanto há a religião oficial do reino de Portugal, em meados do século XVII, era o

²⁶ SOUZA, Raquel Fulino de. Breves considerações biográficas e as influências cartográficas. In: SOUZA, Raquel Fulino de. O silêncio cartográfico de João Teixeira Albernaz I nas representações da costa brasileira. TCC (Bacharel em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. São Paulo, p. 142. 2015.

catolicismo, a presença da cruz seguida dos brasões portugueses servem para legitimar ainda mais a dominação portuguesa no continente.

O historiador Marcello José Gomes Loureiro, em seu artigo *Mercê e cartografia no governo do Império Marítimo Português*²⁷, afirma que as representações cartográficas elaboradas por João Teixeira Albernaz I consistiam em *narrativas das possessões lusas* nas Américas. Elas auxiliavam a Coroa com o conhecimento territorial de suas colônias nas Américas, e também em outros continentes com a presença do reino luso português, sendo assim relevantes para a gestão e organização política das colônias. Todavia, além desse auxílio dos mapas, Loureiro ainda afirma que as narrativas cartográficas nos mapas de Albernaz I buscavam atender aos interesses da monarquia católica portuguesa, chegando ao ponto de distorcer algumas informações pertinentes, como por exemplo afirmar que o porto do Rio de Janeiro era o mais seguro porto da costa do Brasil, no intuito de fortalecer a imagem e soberania da Coroa portuguesa e impedir possíveis invasões holandesas, o que por si só justificaria o apagamento dos mesmos na região nordeste do Brasil, e também explica outro silêncio presente no mapa de Albernaz I.

Ao observar a parte da costa africana no mapa, é possível ver a presença de uma enorme cruz localizada na região quase centro ocidental africana, quase ao norte. Esse detalhe se revela curioso, uma vez que em meados do século XVII a parte norte do continente africano era predominantemente islâmica, portanto seria de se esperar que o mapa trouxesse a presença de símbolos árabes que remetessem a religiosidade islâmica, todavia, isso não ocorre. A presença da cruz passa a imagem de que o norte do continente africano carece de religião, enquanto a parte centro-ocidental está em processo de catequização, o que é reforçado pela imagem de um nativo — com características muito mais próximas de nativos americanos que africano, diga-se de passagem —, ajoelhado e de braços abertos perante a cruz, como quem abraça de boa vontade a nova fé que lhe foi imposta. E isso igualmente se trata de uma escolha proposital do cartógrafo, pois, uma vez que o silenciamento do islamismo, e fortalecimento da presença da religião oficial do reino português, que era o catolicismo, através da cruz no mapa, também serve como uma forma de legitimar a presença e soberania da Coroa no continente africano.

O fato é que o Albernaz I, não foi o único cartógrafo que usava da cartografia para atender aos interesses políticos de sua nação e assim fortalecer narrativas que atendessem a esses interesses, tornando assim do mapa uma ferramenta de discurso de poder. Vejamos um

²⁷ LOUREIRO, Marcello José Gomes. *Mercês e cartografia no governo do Império Marítimo Português: o caso de João Teixeira*. Navigator, v. 7, n. 14, p. 32-45, 2011.

último exemplo que também faz uso da construção de uma narrativa para passar uma mensagem política.

Figura 8 – Imperial Federation, map of the world showing the extent of the British Empire in 1886 (1886), de Sir John Charles Ready Colomb



Fonte: <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:x633f896s>

O mapa acima se chama “Imperial Federation, map of the world showing the extent of the British Empire in 1886”, foi elaborado em 1886 pelo cartógrafo inglês Sir John Charles Ready Colomb, este que nasceu em 1 de maio de 1838 na Ilha de Man. Era o quarto filho do General George Thomas Colomb e ingressou na Marinha Real em junho de 1854. Foi promovido a tenente na artilharia da Marinha Real em agosto de 1855 e serviu até o ano de 1869, quando se aposentou na patente de capitão. Foi um homem político, fazendo parte da Imperial Federation, sendo eleito em 1886 como membro do partido conservador no parlamento britânico, e amante de questões da marinha e também imperialistas, escrevendo alguns livros e textos sobre o tema, como “The Defence of Great and Greater Britain” (1880) e “Imperial

Federation: Naval and Military” (1886)²⁸. Ao observar esse mapa, é possível identificar inúmeros pontos já destacados anteriormente. Os continentes estão vazios e sem separações de fronteiras territoriais, mas ao mesmo tempo, o mapa pinta de vermelho regiões que pertencem ao grande império britânico. Ele não somente faz isso, como também faz questão de trazer em sua representação, imagens que representam os povos nativos dos territórios pertencentes ao império. Tudo no mapa serve para legitimar o poder do império britânico e sua expansão.

Ao observar o mapa, é possível ver inúmeros detalhes interessantes que saltam aos olhos. Mas o primeiro que talvez mais se destaque seja a mulher sentada em cima de um globo, que representaria o mundo, e segurando um tridente. Assim como afirmado antes, os mapas são discursos de poder, e o que vemos aqui é uma representação clara disso. A mulher presente no mapa representa a Britânia, uma personificação do império britânico, que ao ser colocada sentada sobre o mundo, o autor do mapa busca passar e fortalecer a mensagem acerca da soberania do império britânico sobre o mundo, como se o império estivesse acima de tudo e controlando tudo o que lhe pertence. Tal simbolismo se fortalece ainda mais, uma vez que a Britânia surge segurando um tridente em mãos, objeto que faz alusão a Poseidon, deus dos mares na mitologia grega, mas que aqui surge para representar o poder marítimo do império britânico. Tal mensagem, está em plena comunhão com os ideais imperialistas do cartógrafo, o que nos mostra que é possível compreender a mentalidade daquele que faz o mapa, através do mapa.

Assim como João Teixeira Albernaz I fez em seu mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), Sir John Charles Ready Colomb, também faz uso do mapa para fortalecer uma narrativa, que neste caso, busca enaltecer o imperialismo britânico, servindo assim para fins políticos, uma ferramenta de propagação de discurso de poder. Além dos continentes vazios presentes, o mapa também possui algumas linhas que passam por todos os continentes conectando cada território do império britânico, além de alguns retângulos com informações acerca das regiões pertencentes ao império. A princípio, tais detalhes não saltam aos olhos, pois as representações iconográficas e cores acabam por se destacar mais. Todavia, uma vez optando por se atentar a tais detalhes, é possível perceber que as linhas que preenchem

²⁸ Não foi possível encontrar artigos ou livros que abordam acerca da biografia do cartógrafo, portanto todas as informações citadas foram retiradas dos sites Wikipedia e Wikisource, portanto, existe a possibilidade de algumas informações apresentadas aqui, acerca da vida de Colomb, estejam desatualizadas.

Informações disponíveis em:

https://en.wikisource.org/wiki/Dictionary_of_National_Biography,_1912_supplement/Colomb,_John_Charles_Redy

https://en.wikipedia.org/wiki/John_Colomb

o mapa, possuem grandes chances de serem as rotas marítimas que eram utilizadas por embarcações britânicas para se chegar a cada território pertencente ao império. As linhas além de conectarem as regiões, também possuem detalhes acerca da distância que separa um ponto do outro, o que fortalece ainda mais tal hipótese. E somado a isso, as informações presentes nos retângulos informam acerca da população local presente, como também o número de importações e exportações que foram feitas na região em meados de 1851, muito provavelmente. Essas informações expandem a importância desse mapa, pois ele deixa de ser apenas um documento que poderia ser utilizado para ilustrar algum livro didático ou artigo, e se torna uma fonte primária para pesquisas historiográficas, principalmente para aquelas voltadas para a expansão do império britânico no século XIX, neste caso.

Tudo o que foi apontado até então, nos revela o quão ricas de informações são as fontes cartográficas. Não são apenas objetos ilustrados ou ferramentas de orientação geográfica, mas carregam significados, intenções e história. Esse processo de investigação do mapa e estudo por trás de suas representações iconográficas e contexto histórico, é exatamente o que os pesquisadores do campo da cartografia histórica fazem.

A cartografia histórica se trata de um campo interdisciplinar da ciência histórica dedicado ao estudo dos mapas enquanto objetos históricos, analisados em seus contextos de produção, circulação, uso e significação. Dialogando com os saberes dos campos da História, Geografia, e também História da Ciência, a cartografia histórica parte do pressuposto de que os mapas não são meros instrumentos técnicos de representação do espaço, mas artefatos culturais e políticos, profundamente imbricados nas relações de poder, nos projetos imperiais e nas formas históricas de conhecimento. Esse campo compreende que os mapas são discursos de poder, ferramentas criadas há muito tempo atrás com o intuito de representar um espaço geográfico, mas também passar um discurso, servir de auxílio para questões políticas, militares, religiosos e também de organização de Estado-nação. Uma vez compreendido isso, é possível notar o potencial acadêmico que os mapas possuem ao serem analisados como fontes primárias para o campo de pesquisas. Ao analisar um mapa, não somente seria possível compreender os objetivos do cartógrafo e seus contratantes, mas também o contexto histórico da época em que foi elaborada, o discurso presente no mapa e como o documento ajuda a compreender de forma mais ampla um determinado evento ou período histórico.

No início do século XX, historiadores como Marc Bloch, Lucien Febvre e Fernand Braudel foram pioneiros no processo de grande transformação epistemológica que se desenvolvia no início do século no campo da historiografia. Até o final do século XIX, predominava uma abordagem positivista da história que foi mudando com o passar das décadas

do século XIX. Se antes predominava uma história dos grandes eventos políticos e sujeitos, agora os olhos da historiografia estavam voltados para as estruturas sociais, culturais, concentradas em estudar verdadeiramente a história do ser humano no tempo. E desse movimento, também surgiram novas formas de compreender documentos históricos, não os limitando apenas a fontes oficiais, mas aumentando o guarda-chuva daquilo que poderia servir para contar a história do ser humano no tempo.

Em uma de suas obras mais célebres, o historiador Marc Bloch, no livro *Apologia da História* (1949)²⁹, apresenta algumas concepções interessantes acerca de documentos históricos, que vão além da ideia clássica de legitimar como fonte histórica somente documentos escritos, como documentos de Estado, tratados, leis, cartas diplomáticas. Para Marc Bloch o documento histórico seria qualquer vestígio fruto da ação humana ao longo do tempo, o que abre grandemente os horizontes para o que pode ser considerado uma fonte primária e relevante para o trabalho do historiador, uma vez que objetos, desenhos, pinturas, esculturas, ferramentas, a oralidade, e também, mapas, podem ajudar a esclarecer um contexto, tempo ou evento histórico. Segundo Bloch (1949, p. 79), “A diversidade de testemunhos históricos é[...] quase infinita. Tudo que o homem diz ou escreve, tudo que fabrica, tudo que toca pode e deve informar sobre ele.”.

Ou seja, não somente documentos escritos, mas também objetos materiais, obras de arte — como pinturas e monumentos —, fotos e também mapas podem ser considerados fontes históricas. Todos esses tipos de registro, se questionados da forma devida, podem ajudar a compreender as ações do ser humano no tempo. Foi compreendendo a potencialidade do mapa como documento histórico, que surgiu na historiografia o campo de pesquisa da cartografia histórica.

A consolidação da cartografia histórica como campo próprio ocorreu a partir de meados do século XX, com pesquisas de historiadores como o já citado John Brian Harley, Leo Bagrow, com sua revista *Imago Mundi*, que era concentrada na publicação de artigos sobre cartografia, e para citar exemplos no Brasil, Jaime Cortesão e Max Justo Guedes. Todos eles desenvolveram trabalhos que apresentavam uma análise dos mapas em sua historicidade, considerando os agentes envolvidos em sua produção, os saberes técnicos mobilizados e os contextos sociais e políticos que condicionaram sua elaboração. Nesse momento, a cartografia histórica passou a se estruturar como um domínio específico de pesquisa, com abordagens e metodologias.

²⁹ BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o Ofício de Historiador*. Zahar, 2002.

Desde então, a cartografia histórica ampliou significativamente seu escopo de investigação. O campo dedica-se ao estudo das relações entre cartografia e colonização, cartografia e a formação das metrópoles, cartografia e comércio atlântico, cartografia e escravidão, bem como à circulação de saberes geográficos entre Europa, África, Américas e Ásia. Também investiga os usos administrativos, militares, científicos e simbólicos dos mapas, assim como as práticas de leitura e interpretação cartográfica em diferentes sociedades e períodos históricos. Mais recentemente, a incorporação de ferramentas das humanidades digitais e dos sistemas de informação geográfica históricos tem aberto novas possibilidades metodológicas, permitindo análises espaciais mais complexas e comparativas por meio de técnicas chamadas de geoprocessamento³⁰, sendo o SIG (Sistema de Informação Geográfica) o mais conhecido.

Assim, a cartografia histórica afirma-se hoje como um campo fundamental para a compreensão das formas pelas quais o espaço foi historicamente concebido, representado e instrumentalizado. Ao tratar os mapas como produtos de práticas sociais situadas, o campo contribui para uma leitura crítica da construção do conhecimento geográfico e historiográfico, para a análise das dinâmicas de poder que moldaram o mundo moderno.

No Brasil, Jaime Cortesão foi um dos grandes historiadores a trazer essa abordagem mais analítica sobre os mapas como fontes históricas. Nascido em Portugal na vila de Ançã, em Cantanhede, no dia 29 de Abril de 1884, Jaime Zuzarte Cortesão era filho do filólogo António Augusto Cortesão. Figura entre os mais importantes intelectuais do mundo lusófono no século XX, destacando-se como historiador, ensaísta, poeta e pensador da expansão marítima portuguesa. Sua obra historiográfica ocupa lugar central nos estudos sobre a cartografia histórica, a expansão ultramarina e a formação territorial do Brasil. Formado em Medicina pela Universidade de Coimbra em 1909, se envolveu desde cedo com a vida intelectual e política portuguesa, sendo eleito deputado em 1915. Seu envolvimento político e luta contra o regime autoritário salazarista o levou ao exílio na França em 1927. Com o agravamento da Segunda Guerra Mundial, Jaime Cortesão estabeleceu-se definitivamente no Brasil em 1940 no Rio de Janeiro. Esse deslocamento representou um ponto decisivo em sua trajetória intelectual, pois, no Brasil, Cortesão encontrou condições para desenvolver suas pesquisas acadêmicas graças a

³⁰ Se trata de um conjunto de técnicas desenvolvidas por meio do uso de tecnologias de informação para coletar, armazenar, analisar e também apresentar dados geográficos. Para um maior aprofundamento, se recomenda as seguintes leituras:

FITZ, Paulo Roberto. **Geoprocessamento sem complicação**. Oficina de textos, 2018.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de; LAGUARDIA, Rafael; SCHETTIN, Vitória (org.). **SIG: Históricos em perspectiva**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2024.

sua associação ao Ministério das Relações Exteriores, onde trabalhou na organização da Mapoteca do ministério e também no desenvolvimento de pesquisas históricas e também relacionadas à cartografia³¹.

Do ponto de vista historiográfico, Jaime Cortesão destacou-se por romper com uma história política tradicional positivista centrada exclusivamente em eventos e personagens. Em sua produção, o território surge como categoria histórica fundamental, e os mapas são elevados à condição de fontes fundamentais para a compreensão do processo de formação do Estado e da nação. Em muitos de seus trabalhos a cartografia surge como uma linguagem histórica, capaz de revelar projetos políticos, mentalidades geográficas e estratégias de poder. Essa abordagem o coloca como um dos precursores, principalmente no mundo lusófono, entre pesquisadores que trariam essa abordagem mais historiográfica em relação aos mapas, os enxergando como fontes. Seus trabalhos apresentavam metodologias que seriam posteriormente desenvolvidas por autores como J. B. Harley, no campo da história da cartografia.

Entre suas obras mais relevantes, destaca-se *História do Brasil nos Velhos Mapas*, publicada originalmente em 1965, após a entrega do manuscrito ao Instituto Rio Branco em 1957. Trata-se de uma obra de grande importância no campo da cartografia histórica e historiografia, dividida em três tomos, onde Cortesão reconstrói a formação territorial do Brasil a partir da análise sistemática de mapas produzidos entre os séculos XV e XVIII. Nessa obra, o autor desenvolve conceitos fundamentais, como o mito cartográfico da Ilha Brasil, a ideia de realização geográfica e a centralidade da cartografia portuguesa na construção do espaço atlântico. O livro e seus três volumes consolidaram-se como referência para os estudos de cartografia histórica, mostrando como a cartografia pode trazer luz para questões voltadas ao estudo da expansão portuguesa nas Américas, o papel dos mapas na navegação por meio da representação do oceano, correntes e ventos, entre outros aspectos históricos voltados para a história do Brasil, todavia, apesar de trazer informações nos mapas que dialogam com questões voltadas ao tráfico negreiro, o historiador se concentra mais no tráfico intercontinental de mercadorias e especiarias, principalmente açúcar, comentando sobre a mão de obra africana e a escravidão, a importância da relação África e Brasil, mas não voltando seu olhar para a cartografia como uma ferramenta para entender especificamente a história do comércio transatlântico de escravizados.

Em síntese, os mapas, quando tratados como fontes históricas, revelam-se instrumentos analíticos de grande potencial para a pesquisa historiográfica. Ao serem contextualizados em

³¹ CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos velhos mapas* - tomo I. Fundação Alexandre de Gusmão, 1965.

sua época, em seus processos de produção, circulação e uso, se tornam fontes capazes de iluminar uma diversidade de temas, como relações de poder, dinâmicas econômicas, projetos coloniais, desenvolvimento científico — em relação a evolução metodológica no processo de produção de mapas —, construção de imaginários sociais e formas de dominação e resistência. Dessa maneira, a cartografia não apenas dialoga com múltiplos campos da historiografia, mas também amplia o repertório metodológico do historiador, permitindo abordagens interdisciplinares que articulam espaço, tempo e cultura na compreensão dos processos históricos. Uma vez compreendida toda essa potencialidade nos mapas ao serem lidos como fontes históricas, como será que eles podem cooperar no campo das pesquisas voltadas ao comércio transatlântico de escravizados?

3 O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS E A ANÁLISE CARTOGRÁFICA

A escravidão moderna foi um dos eventos mais trágicos da história da humanidade e que também constituiu um dos pilares centrais da formação do mundo atlântico entre os séculos XVI e XIX e também do Brasil. Longe de ser um fenômeno meramente fruto de resquícios de práticas antigas de uma escravidão que já existia, ela estruturou economias, Estados e sociedades inteiras, transformando sujeitos em propriedades, e se tornando um sistema que conectou de maneira inédita Europa, África e Américas. O historiador Luiz Felipe de Alencastro em seu livro *O trato dos viventes*³², evidencia essa conexão ao apontar que a Coroa portuguesa se beneficiou desse sistema luso-atlântico, no qual Brasil e África Centro-Occidental formavam um mesmo espaço econômico e social. A colônia brasileira, basicamente, se desenvolveu por meio do lucro oriundo da escravidão, uma vez que a reprodução da economia nas colônias dependia essencialmente do fornecimento contínuo de mão de obra escravizada.

Analizando em questões numéricas, é possível afirmar que o tráfico atlântico foi a maior migração forçada da história. Estima-se que cerca de 12 milhões de africanos tenham sido embarcados nos portos da África entre o século XVI e meados do XIX³³; desses, aproximadamente 10 milhões chegaram vivos às Américas. Desse total, aproximadamente 40% desembarcaram no Brasil³⁴, o que corresponde a quase metade de todo o fluxo atlântico. As estimativas mais confiáveis apontam que entre 4 e 5 milhões³⁵ de africanos desembarcaram em portos brasileiros entre os séculos XVI e XIX, fazendo assim do território brasileiro o maior receptor de cativos das Américas. Esses números revelam a centralidade do território brasileiro na engrenagem escravista mundial e explicam por que a escravidão deixou marcas tão profundas na história do Brasil.

De maneira geral, podemos definir a escravidão moderna africana como um sistema de dominação no qual os indivíduos africanos eram juridicamente considerados propriedade de

³² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, 2000.

³³ Dado retirado do site slave voyages, disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

³⁴ FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX. Editora Unesp, 2014. p. 21.

³⁵ Tais estimativas foram arredondadas baseadas nos dados presentes em *O comércio atlântico de escravos* de Herbert Klein, nas tabelas disponíveis ao fim do livro (cuja estimativa aponta para 3,9 milhões de escravizados desembarcados no Brasil); no capítulo 2 de *O trato dos viventes* de Luiz Felipe de Alencastro, na tabela presente na página 69 (cuja estimativa aponta para o total de 4,02 milhões de escravizados desembarcados no Brasil) e também presentes no site slave voyages (cuja estimativa aponta para 5,5 milhões de escravizados), disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

outros, sendo privados de liberdade, autonomia e direitos básicos. Já havia escravidão em outros contextos na história da humanidade, onde indivíduos se tornavam escravos por causa de dívidas, ou como espólio de guerras, ou penalidade por um crime cometido³⁶, e em alguns casos, também por motivos religiosos. E em muitos desses casos, o indivíduo ainda poderia se livrar da escravidão ao pagar a dívida ou ascendendo socialmente de cargo. Ou seja, a escravidão não se tratava de uma sentença para a vida toda. No contexto do tráfico atlântico, homens, mulheres e crianças africanos foram transformados em mercadorias, passíveis de compra, venda, herança ou penhora, inserindo-se em uma lógica econômica que os reduzia à condição de bens móveis e retirava deles sua humanidade. Essa desumanização foi sustentada por discursos religiosos, jurídicos e pseudocientíficos que buscavam legitimar a escravidão, associando a população africana e seus descendentes à inferioridade moral, cultural, intelectual e espiritual. O filósofo Georg Wilhelm Friedrich Hegel, por exemplo, afirmava que a África subsaariana deveria ser considerada “a-histórica”, devido a suposta inferioridade intelectual e espiritual de seus povos³⁷, sendo reduzidos por Hegel a selvagens e bárbaros, povos que ainda não haviam atingido a civilização³⁸. Tal mentalidade não era apenas defendida por ele, mas por muitos intelectuais e filósofos da época que se encontravam empenhados em tentar provar aquilo que podemos chamar — hoje em dia, e com ressalvas ao anacronismo — de ridículo, que seria a existência de uma raça superior e inferior, o que justificaria o processo de dominação dos superiores sobre os inferiores. Ideia esta defendida por Herbert Spencer, primo de Charles Darwin, e um dos principais nomes daquilo que viria a ser conhecido como darwinismo social. Assim, a escravidão moderna não se limitou a uma forma de exploração do trabalho, mas configurou um sistema ideológico profundamente enraizado, que naturalizou a violência e a desigualdade racial.

No que diz respeito ao projeto colonial, a escravidão africana se tornou uma solução considerada viável — e, posteriormente, indispensável — diante das demandas econômicas impostas pela colonização. A ocupação e exploração das colônias americanas exigiam grande quantidade de mão de obra para o trabalho nas minas, engenhos de cana, algodão, tabaco, e posteriormente café e outras especiarias destinadas ao mercado europeu. As tentativas iniciais de submeter populações indígenas ao trabalho compulsório encontraram limites significativos,

³⁶ DE SOUZA, Talita Tavares Batista Amaral. Escravidão interna na África, antes do tráfico negreiro. *Revista Vértices*, v. 5, n. 2, p. 11-24, 2003.

³⁷ KUYKENDALL, Ronald. Hegel and Africa: An evaluation of the treatment of Africa in the philosophy of history. *Journal of Black Studies*, v. 23, n. 4, p. 571-581, 1993.

³⁸ MUNANGA, Kabengele. Por que ensinar a história da África e do negro no Brasil de hoje?. *Revista do Instituto de Estudos brasileiros*, p. 20-31, 2015.

tanto pela resistência dos povos originários quanto pelas altas taxas de mortalidade causadas por guerras, epidemias e deslocamentos forçados, e também por conflitos de interesses por uma parcela do clero que estava presente nos engenhos, feitorias e encomiendas³⁹. As relações entre a ética religiosa e interesses econômicos coloniais por vezes entravam em conflito em alguns casos, uma vez que os colonos necessitavam da mão de obra escrava indígena e eram repreendidos pelo clero que se opunha à escravização indiscriminada indígena. Sobre isso, o historiador W. Javier Matienzo Castillo afirma:

“Os excessos dos encomenderos, dentro de um sistema de trabalho tão opressivo, levaram os povos indígenas a ver o processo de evangelização como um mero pretexto para submetê-los a uma servidão que facilmente poderia chegar ao nível da escravidão. Isso minou profundamente a eficácia do trabalho missionário durante grande parte do século XVI. Após a repressão da conquista armada das populações nativas e, sobretudo, o estabelecimento definitivo da separação residencial e a abolição do trabalho forçado, missionários de diversas ordens religiosas buscaram construir um futuro melhor para os povos indígenas das Américas no âmbito das reduções e, posteriormente, das aldeias indígenas. Nesse contexto, a Companhia de Jesus opôs-se abertamente ao trabalho forçado, questionando a legitimidade e a eficácia de impostos obrigatórios como a mita.” (CATILLO, 2008, p. 74-75).⁴⁰

O curioso a se observar aqui, é que esse debate teológico dentro do clero acerca da desumanização e escravização indígena, que acabou por resultar na bula *Sublimis Deus*, não se

³⁹ Para um maior aprofundamento acerca da temática da escravização da população indígena, e como ela, por consequência, causou um colapso demográfico, se recomenda as seguintes leituras: MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. WAIZBORT, Ricardo; PORTO, Filipe. Epidemias e colapso demográfico no México e nos Andes do século XVI: contribuições da biologia evolutiva. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 25, p. 391-407, 2018.

⁴⁰ Tradução livre do trecho: “Los excesos de los encomenderos en el marco de un régimen laboral tan gravoso llevó a los indígenas a considerar el proceso de evangelización como un mero pretexto para someterlos a una servidumbre que bien podía alcanzar la magnitud de la esclavitud, sacudiendo profundamente la eficacia de la obra misionera de buena parte del siglo XVI, de donde a partir de la supresión de la conquista armada de los aborígenes y, sobre todo, a partir de la institución definitiva de la ‘separación residencial’ y de la abolición del servicio personal, los misioneros de las diferentes ordenes religiosas trataron de construir una mejor perspectiva para el hombre americano en el entorno de las reducciones y más tarde de los pueblos de indios. En este contexto, la Compañía de Jesús tomaría abiertamente partido en contra del servicio personal, cuestionando la legitimidad y eficacia de gravámenes forzosos como la mita.”

Retirado do texto:

CASTILLO, W. Javier Matienzo. *La encomienda y las reducciones jesuíticas de América meridional*. Temas Americanistas. Sevilha: Departamento de Historia de América; Universidad de Sevilla, n. 21, p. 66-84, jul-dez, 2008.

estendeu para uma problematização direta do uso da mão de obra africana, e nem da condição de escravizados desses sujeitos africanos. O fato de parte do clero se manifestar contra os abusos para com os povos indígenas e prezar pela necessidade de catequização desses povos, além de certo controle voltado para interesses igualmente coloniais, gerou conflitos que foram um dos fatores que levaram a diminuição da utilização da mão de obra indígena nos engenhos.

Outro fator que justifica o porquê de os povos indígenas terem sido usados em menor quantidade, em comparação aos povos africanos para trabalho escravo, se deu ao fato de muitos chefes nativos que tinham interesse em fazer parte do mercado colonial europeu, se beneficiando de acordos por escambo, demonstrarem resistência em vender seus grupos dominados aos europeus. Tal resistência muito provavelmente era fruto da não existência de uma forte rede interna de tráfico de escravizados entre os povos indígenas amazônicos e ameríndios no geral⁴¹. Isso não significa que a escravidão não existia entre eles, todavia, não tinha tanta força como no continente africano. Em contrapartida, no continente africano, apesar da existência de uma resistência a presença colonial e tráfico de escravizados, alguns outros povos se beneficiavam desse mercado colonial e enriqueceram por meio do tráfico negreiro na virada dos anos 1500. Reinos como Matamba, Caçanje, localizados na região de Angola⁴². Tais fatores fizeram com que o tráfico africano passasse a ser visto pelas potências coloniais como uma alternativa mais estável e lucrativa, sobretudo devido à consolidação de redes comerciais no Atlântico e à existência de sistemas de escravização já operantes em várias regiões da África.

O tráfico de africanos para o Brasil desenvolveu-se de forma progressiva desde meados do século XVI, acompanhando a expansão da economia açucareira. Alencastro demonstra que, já no século XVII, formara-se um verdadeiro complexo Brasil-Angola, no qual comerciantes luso-brasileiros controlavam tanto a produção nos engenhos quanto a captura e o embarque de cativos em Luanda, Benguela e, posteriormente, na Costa da Mina. Diferentemente de outros impérios coloniais, o português construiu uma rede em que colonos do Brasil participavam diretamente das operações africanas, financiando expedições, mantendo feitorias e negociando com elites locais. Alencastro evidencia todo o processo do comércio negreiro como elemento definidor da própria formação do Estado brasileiro. O poder dos senhores de escravos moldou instituições, leis e práticas sociais. A monarquia bragantina transferida para o Rio de Janeiro em 1808 apoiou-se na elite escravista para manter a unidade territorial e garantir a continuidade

⁴¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Índios, “os escravos da terra”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Companhia das Letras, 2000. p. 118.

⁴² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Índios, “os escravos da terra”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Companhia das Letras, 2000. p. 117-154.

do tráfico, mesmo diante das pressões inglesas. O Império independente nasceu, assim, comprometido com a defesa do sistema escravista.

O volume do tráfico para o Brasil produziu efeitos demográficos singulares. Diferentemente dos Estados Unidos, onde o crescimento da população escrava ocorreu sobretudo por reprodução natural, o Brasil dependeu até meados do século XIX da importação contínua de africanos. Em algumas regiões, como Bahia e Rio de Janeiro, formaram-se sociedades majoritariamente negras e mestiças já no período colonial. Do ponto de vista econômico, estruturou um modelo de produção baseado na concentração de terras, na desigualdade social e na dependência de mão de obra coercitiva. Socialmente, consolidou hierarquias raciais rígidas, nas quais a cor da pele e a condição jurídica estavam diretamente associadas ao acesso a direitos, prestígio e oportunidades. Mesmo após a abolição formal da escravidão, em 1888, essas hierarquias não foram desmanteladas, perpetuando desigualdades que se refletem até hoje nas relações sociais brasileiras. Culturalmente, a escravidão também deixou marcas profundas. A presença africana no Brasil contribuiu de maneira decisiva para a formação da cultura nacional, a religiosidade, a música e diversas formas de expressão artística. Contudo, esse legado cultural foi historicamente apropriado de maneira desigual, frequentemente desvinculado do reconhecimento da violência e da exploração que marcaram a experiência escravista, e enaltecidos apenas como frutos de uma suposta democracia racial existente no país. Ao mesmo tempo, o racismo estrutural, herdado do período escravista, continua a moldar práticas sociais, institucionais e simbólicas, evidenciando que as consequências da escravidão permanecem como um problema histórico não resolvido. Alencastro observa que o próprio português do Brasil e muitos hábitos alimentares resultam desse encontro forçado entre mundos. Klein também reforça os impactos sociais e culturais da escravidão no Brasil⁴³, evidenciando como a forte presença africana nos países da América acabou por proporcionar uma relação de sincretismo cultural e religioso, onde diversas tradições africanas acabaram por resistir ao apagamento, mesmo que ainda assim misturadas com outras formas de cultos de diversos povos africanos, como também tradições cristãs. Compreender a escravidão em sua complexidade implica reconhecê-la não apenas como um episódio do passado, mas como um fenômeno estruturante da história do Brasil e do mundo atlântico. Sua centralidade no projeto colonial, a violência extrema que a sustentou, os benefícios acumulados por potências como Portugal e as marcas deixadas na sociedade brasileira revelam a

⁴³ KLEIN, Herbert S. Impacto social e cultural do comércio de escravos na América. In: KLEIN, Herbert. S. O comércio Atlântico de escravos: Quatro séculos de comércio escravagista. Editora Replicação Lda, 2002. p. 160-181.

profundidade de seus efeitos.

A viabilidade da escravidão africana no projeto colonial esteve diretamente ligada à sua integração ao sistema mercantilista. A lógica econômica do tráfico baseava-se na maximização do lucro, mesmo que isso implicasse níveis extremos de violência e mortalidade. Milhões de africanos foram capturados no interior do continente, deslocados à força até os portos da costa africana e, em seguida, embarcados rumo às Américas em condições desumanas. A chamada travessia atlântica, ou passagem do meio, representou um dos momentos mais violentos desse processo, caracterizado por superlotação, fome, doenças, castigos físicos e mortes em larga escala. Segundo o historiador Jaime Rodrigues, em seu livro “De costa a costa” ele faz um bom panorama no estado de insalubridade em que as embarcações se encontravam depois de dias de viagem. Muitos escravizados embarcados nos navios acabam por morrer devido a propagação de doenças e condições desumanas em que se encontravam aglomerados nos navios. Rodrigues mostra como a violência em que os africanos escravizados foram submetidos era tanto física como psicológica também, uma vez que a relação entre marinheiros e escravizados juntos nos negreiros em alto mar era marcada por tensões e conflitos. Nos navios negreiros, os corpos eram amontoados nos porões, acorrentados, com espaço mínimo para movimentos, em viagens que podiam durar meses⁴⁴. As taxas de mortalidade variavam, mas eram suficientemente altas para que os comerciantes incorporassem as perdas humanas ao cálculo do lucro, tratando-as como parte dos custos do empreendimento. Os capitães dos navios precisavam se atentar a todos esses detalhes para conseguir organizar a viagem e permitir que ela ocorresse de forma tranquila. No livro *O navio negreiro*⁴⁵, de Marcus Rediker, mais especificamente em *O inferno particular do capitão*⁴⁶, é destacado que em muitos casos, os capitães optavam por armar alguns tripulantes e acorrentar os escravizados para evitar insurreições e até mesmo tentativas de suicídio por parte dos cativos. Motins, suicídios e atos de resistência coletiva que ocorriam nos navios, evidenciam ainda mais a brutalidade do sistema escravista.

Portugal desempenhou papel central nesse sistema, figurando entre as principais potências envolvidas no tráfico transatlântico de africanos. Desde o século XV, a Coroa portuguesa esteve diretamente envolvida na exploração da costa africana, estabelecendo feitorias, alianças locais e circuitos comerciais que, ao longo do tempo, se integraram

⁴⁴ RODRIGUES, Jaime. Marinheiros e africanos em ação. In: RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). Companhia das Letras, 2005. p. 223-312.

⁴⁵ REDIKER, Marcus. O navio negreiro. Companhia das Letras, 2011.

⁴⁶ REDIKER, Marcus. O inferno particular do capitão. In: REDIKER, Marcus. O navio negreiro. Companhia das Letras, 2011. p. 270-313.

plenamente ao tráfico de escravizados. O Império português beneficiou-se amplamente desse sistema, tanto pela arrecadação de impostos e taxas sobre o comércio negreiro quanto pelo fornecimento de mão de obra para suas colônias, especialmente o Brasil. A economia colonial brasileira, baseada em grandes propriedades monocultoras voltadas à exportação, dependia estruturalmente do trabalho escravizado, o que reforçou a centralidade do tráfico para a manutenção do império ultramarino português⁴⁷. Os lucros gerados pelo tráfico e pela escravidão não se limitaram às colônias. Parte significativa da riqueza produzida no Brasil foi transferida para a metrópole, alimentando as receitas do Tesouro Régio, contribuindo para o financiamento do Estado português, para o fortalecimento de elites mercantis e para a inserção de Portugal nas dinâmicas do comércio internacional⁴⁸. Ainda que Portugal ocupasse posição subordinada em relação a outras potências europeias, como Inglaterra e Holanda, o tráfico de escravizados e a exploração colonial garantiram sua permanência no cenário atlântico por séculos, sustentando economicamente o império e suas estruturas políticas até finais do século XIX.

O século XIX assistiu à crescente contestação internacional ao tráfico. A Inglaterra, interessada em novos mercados e na expansão do trabalho livre, pressionou Portugal e depois o Brasil a abolirem o comércio. Apesar das leis de 1831 e 1850, o contrabando persistiu por décadas. Klein demonstra que, somente após a Lei Eusébio de Queirós, o fluxo realmente declinou, mas a escravidão interna continuou vigorosa, alimentada pelo tráfico interprovincial.

As análises de Alencastro (2000), Klein (1999), Lovejoy (1989), Rodrigues (2005) e também Florentino (1997) permite compreender a escravidão não como instituição periférica, mas como eixo organizador do Atlântico moderno. Paul Lovejoy, por sua vez, chama atenção para o fato de que o tráfico não foi apenas um fenômeno externo imposto à África, mas um processo que transformou radicalmente as próprias sociedades africanas. A expansão da demanda por cativos estimulou guerras, deslocamentos populacionais e a reorganização de Estados e rotas comerciais internas. Assim, a escravidão atlântica deve ser entendida como um sistema de dimensões globais, que articulou interesses europeus, americanos e africanos em torno da mercantilização do ser humano. Ressalto os interesses dos africanos em relação a mercantilização humana, não para vilanizar tais sujeitos, mas evidenciar sua agência como sujeitos históricos e protagonistas de sua própria história. A crueldade do sistema não foi

⁴⁷ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Companhia das Letras, 2000.

⁴⁸ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O aprendizado da colonização. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Companhia das Letras, 2000. p. 11-43.

exceção, mas regra necessária para sustentar a produção colonial e imperial. O tráfico desenvolveu-se como empreendimento empresarial sofisticado, envolvendo Estados, comerciantes, missionários e elites locais africanas, todos articulados pela demanda americana.

Compreender o que foi a escravidão, portanto, implica reconhecê-la como processo histórico total: ao mesmo tempo econômico, político e cultural. Com base no que foi observado dos autores dialogados ao longo do capítulo, é possível afirmar que o Brasil e o Atlântico nasceram escravistas; suas sociedades foram edificadas sobre a negação da humanidade de milhões de pessoas, ao mesmo tempo que essas mesmas foram as responsáveis pela sua formação, onde a presença desses africanos que vieram a formar uma diáspora fora do continente transformou culturalmente o Brasil, desde idioma, costumes, alimentação e religiosidade. Além desses aspectos culturais, as permanências contemporâneas das desigualdades raciais, fruto do trato negreiro, recordam que o fim jurídico da escravidão não significou o fim de suas estruturas. Estudar esse passado é condição para enfrentar seus legados no presente.

Com o avanço da exploração europeia nas terras americanas e africanas, a escravidão se tornou uma ferramenta lucrativa e elemento central para desenvolver economicamente os interesses da Coroa portuguesa⁴⁹ ainda nos séculos XVI e XVII. No decorrer dos séculos XVII e XVIII, com a intensificação das atividades produtivas e extrativas, os territórios na América e na África se tornaram pilares de sustentação para a política e a economia do reino. Metrópole e colônias dependiam uma da outra em uma relação político-econômica alimentada pelo comércio transatlântico de escravizados⁵⁰. Nesse processo, o conhecimento cartográfico foi se tornando cada vez mais central pois, projetar o território e suas fronteiras era uma forma de exercer soberania e controle sobre o espaço e as suas populações. Mapas, cartas náuticas e portulanos eram fundamentais para a orientação durante as viagens marítimas através do Atlântico, pois era por meio deles que os comerciantes e capitães de navios negreiros planejavam as melhores rotas de navegação, programavam a partida e o retorno para se valer das janelas sazonais baseadas nos sistemas de ventos e correntes marítimas, e ainda escolhiam os portos mais seguros e adequados para desembarcar, entre outras informações.

Desse modo, é justo afirmar que os mapas se tornam centrais em pesquisas sobre a

⁴⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O aprendizado da colonização. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 11-41.

⁵⁰ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. Cabe ressaltar que Alencastro destaca o quanto os interesses econômicos da Coroa portuguesa dependiam do trato negreiro que conectava Brasil e África.

expansão marítima europeia, a partilha da África, a representação dos continentes, a formação de imaginários e também para os estudos voltados ao comércio transatlântico de escravizados. Uma vez que os mapas representavam os espaços e serviam para guiar viajantes, foram instrumentos importantes para a estruturação de questões políticas — como já evidenciado —, e também comerciais envolvendo o trato negreiro. Assim, podemos afirmar que a cartografia, o processo de expansão marítima europeia e a formação do escravismo, caminharam juntos.

A escolha dos mapas utilizados para essa pesquisa se fundamenta na observação do aumento gradativo do comércio de escravizados entre o final do século XVIII e o início do século XIX, período em que o tráfico atlântico atingiu níveis particularmente elevados em comparação com séculos anteriores. Esse crescimento quantitativo do tráfico de africanos escravizados esteve diretamente associado à intensificação das atividades econômicas coloniais, sobretudo aquelas ligadas à produção agrícola de exportação no Brasil, como o açúcar, o algodão e, progressivamente, o café, como evidenciado por Manolo Florentino no livro *Em costas negras*⁵¹. Segundo dados disponíveis no The Trans-Atlantic Slave Trade Database, os anos entre 1700 e 1800 representam um período de aumento gradativo no comércio de escravizados, com a mão de obra escrava oriunda do território africano chegando ao auge⁵². O historiador Luiz Felipe de Alencastro, em seu livro *O trato dos viventes*⁵³, apresenta uma tabela que reúne a estimativa de quantos escravizados africanos desembarcaram em cada região envolvida com o trato negreiro entre os séculos XVII e XIX. Segundo os dados da tabela de Alencastro aproximadamente 560 mil escravizados desembarcaram no Brasil entre os anos de 1600 e 1700, enquanto no período entre 1700 e 1800, foram cerca de 1 milhão e 700 mil escravizados⁵⁴. Ou seja, em um intervalo de cem anos, a quantidade de mão de obra forçada africana triplicou, o que com certeza foi fruto do aumento da demanda nos territórios brasileiros, voltado para o trabalho nos engenhos e também nas minas.

Nesse contexto, seria possível se levantar a hipótese de que, à medida que o comércio de escravizados se tornava cada vez mais relevante para os interesses econômicos da Coroa portuguesa no Brasil, também os mapas passaram a ganhar mais relevância como instrumentos

⁵¹ FLORENTINO, Manolo. Uma sociedade depende da importação de homens: Rio de Janeiro, c. 1790-c.1830. In: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. Editora Unesp, 2014, p. 25-31.

⁵² Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#timelapse>. Acesso em: 27/07/2025.

⁵³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Africanos, “os escravos da Guiné”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 44-76.

⁵⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Africanos, “os escravos da Guiné”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 44-70.

técnicos capazes de organizar, controlar e revelar esse espaço atlântico, que era o principal cenário onde o comércio se estabelecia, sendo assim o oceano atlântico sul o elo entre as colônias e as nações colonizadoras.

O aumento da relevância econômica do tráfico negreiro não apenas estimulou a intensificação da organização de rotas marítimas entre África, América e Europa, por meio de roteiros de viagem, como também contribuiu para uma maior demanda por conhecimento geográfico preciso, especialmente no que se refere aos ventos, correntes marítimas, portos estratégicos e configurações litorâneas. Nesse sentido, a produção cartográfica não pode ser compreendida como um fenômeno isolado ou meramente técnico, mas como parte integrante de uma lógica mais ampla de administração imperial, circulação mercantil e exercício do poder colonial. A hipótese de que a intensificação do tráfico de escravizados esteve acompanhada por um aumento na produção e na importância política da cartografia encontra respaldo na historiografia recente, especialmente nos trabalhos que analisam a cartografia como instrumento de dominação, planejamento e controle do espaço atlântico.

Essa perspectiva é corroborada por Iris Kantor, em seu artigo “*O tráfico negreiro na cartografia luso-afro-brasileira*”⁵⁵, no qual a autora demonstra que os mapas produzidos no âmbito do Império português não apenas refletiam a expansão do tráfico, mas também participavam ativamente da sua viabilização, uma vez que a Coroa portuguesa investiu na formação de instituições que tinham como principal objetivo o desenvolvimento de mapas com informações muito mais técnicas e produzidos por meio de metodologias muito mais científicas e matemáticas em relação a escalas e questões meteorológicas. Kantor evidencia como a cartografia luso-afro-brasileira incorporou informações essenciais para a navegação negreira, como a localização dos principais portos de embarque e desembarque de africanos escravizados, as rotas preferenciais de circulação no Atlântico Sul e o regime dos ventos alísios⁵⁶, elementos fundamentais para o sucesso das travessias oceânicas. Dessa forma, a autora confirma que os mapas assumiram um papel político e econômico estratégico, tornando-se instrumentos indispensáveis à manutenção e à expansão do tráfico atlântico sob domínio português. Tal argumento de Iris Kantor portanto evidencia de forma clara a forma como os mapas dialogam com o comércio transatlântico de escravizados, uma vez que as informações presentes na cartografia portuguesa do século XVIII, podem enriquecer ainda mais os debates e estudos

⁵⁵ KANTOR, Iris. O tráfico negreiro na cartografia luso-afro-brasileira: a circulação da informação geográfica no Atlântico Sul. Revista USP, São Paulo, n. 113, p. 81-102, abr./mai./jun. 2017.

⁵⁶ Alísios: “Ventos que sopram durante todo o ano em direção às calmarias equatoriais, que são áreas de baixa pressão.” (OLIVEIRA, 1983).

acerca do comércio transatlântico de escravizados e suas fontes. Portanto, os mapas não trariam informações isoladas ou distantes a temática, mas sim permitem um diálogo e novas perspectivas para compreender o tráfico negreiro.

3.1 MAPAS E O TRÁFICO NEGREIRO

No desenvolvimento da presente pesquisa, foi realizado um levantamento extensivo de mapas históricos por meio de arquivos e acervos digitais, nacionais e internacionais, que disponibilizam coleções cartográficas relativas ao espaço atlântico e às possessões coloniais portuguesas. Esse levantamento incluiu bibliotecas digitais, arquivos históricos e coleções especializadas em cartografia antiga, permitindo o acesso a um conjunto amplo e diversificado de documentos cartográficos produzidos entre os séculos XVIII e XIX. Os acervos digitais pesquisados foram os seguintes: Norman B. Leventhal Map⁵⁷; David Rumsey Map Collection⁵⁸; The Berry Lawrence Ruderman Map Collection⁵⁹; Biblioteca Nacional Digital de Portugal⁶⁰; Atlas of Mutual Heritage⁶¹; Library of Congress⁶² e o acervo da University of Michigan Library⁶³.

A análise desses mapas levantados revelou a existência de um número significativo de mapas que abordam, direta ou indiretamente, o Atlântico Sul, as costas africanas e brasileiras, bem como revelam os circuitos de navegação associados ao comércio negreiro por meio da representação dos ventos alísios no espaço oceânico.

Dentre esse conjunto mais amplo, quatro mapas se destacaram de maneira particular para os objetivos da pesquisa, tanto em função do período em que foram produzidos quanto pela riqueza e especificidade das informações que apresentam. Esses mapas foram produzidos em um momento histórico marcado pela intensificação do tráfico de escravizados e pela crescente sofisticação da cartografia náutica e atlântica. Além disso, eles se diferenciam por apresentarem elementos gráficos e informativos diretamente relacionados à dinâmica do tráfico negreiro, como a representação dos ventos alísios, fundamentais para a navegação no Atlântico

⁵⁷ Disponível em: <https://collections.leventhalmap.org/>. Acesso em: 10/07/2025.

⁵⁸ Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/>. Acesso em: 17/07/2025.

⁵⁹ Disponível em: https://exhibits.stanford.edu/ruderman/catalog?exhibit_id=ruderman&search_field=search&q=americ a. Acesso em: 18/07/2025.

⁶⁰ Disponível em: <https://bndigital.bnportugal.gov.pt/colecoes>. Acesso em: 17/07/2025.

⁶¹ Disponível em: <https://www.atlasofmutualheritage.nl/>. Acesso em: 18/07/2025.

⁶² Disponível em: <https://www.loc.gov/collections/>. Acesso em 18/07/2025.

⁶³ Disponível em: <https://quod.lib.umich.edu/w/wcl1ic/x-5559/wcl005636>. Acesso em 18/07/2025.

Sul; a indicação dos principais portos negreiros, tanto na costa africana quanto na americana; o detalhamento dos litorais brasileiro e africano; e a representação visual do espaço atlântico sul. Os quatro mapas são: “Carta reduzida do Oceano Atlântico” (1793) de José Fernandes Portugal; Carta reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), também de José Fernandes Portugal; “Map of the European Settlements in South America and on the Western Coast of Africa” (1779)⁶⁴, de Thomas Kitchin e “A new and correct map of the coast of Africa” (1755)⁶⁵, de Richard William Seale em 1755. Além desses mapas, alguns outros também serão trazidos para a discussão.

Esses elementos conferem aos mapas selecionados um valor analítico singular, na medida em que permitem compreender não apenas como o espaço atlântico era representado, mas também como ele era pensado e organizado no contexto do tráfico de escravizados. Assim, os mapas analisados tornam-se fontes privilegiadas para investigar as conexões entre cartografia, economia colonial e tráfico atlântico.

Por fim, a escolha desses mapas justifica-se por três principais fatores. Primeiro, os mapas foram produzidos em meados do século XVIII e início do XIX, período este marcado pela expansão do tráfico negreiro, com um número cada vez mais crescente da demanda de escravizados, e também do desenvolvimento das relações comerciais no Brasil e entre o país e África. Segundo, foi nesse mesmo período histórico em que o mundo se encontrava em processo de transformação científica, com o desenvolvimento de novas técnicas de navegação, cartografia e mapeamento do atlântico. Terceiro, além dos dois pontos destacados, os mapas escolhidos também possuem uma riqueza de informações acerca das costas atlânticas do Brasil e África, do espaço oceânico do atlântico sul, de questões técnicas de navegação, de demarcação de assentamentos e feitorias em costas estratégicas nos dois continentes, representação dos principais portos negreiros, e muito mais. Informações essas que ajudam a enriquecer as discussões e análise sobre o comércio transatlântico de escravizados, articulando de forma clara e consistente os aspectos técnicos da cartografia com as dinâmicas econômicas e políticas do mundo atlântico luso-brasileiro, evidenciando assim a importância da cartografia histórica para os estudos sobre a temática.

Desde a expansão ultramarina europeia, os mapas estiveram associados a projetos de conquista, de evangelização, de comércio e de dominação. Eles foram instrumentos

⁶⁴ Mapa dos assentamentos europeus na América do Sul e na costa oeste da África”, em tradução livre. Disponível no acervo digital Norman B. Leventhal Maps.

⁶⁵ A new and correct map of the coast of Africa. Disponível em: <https://raremaps.com/gallery/detail/40330/a-new-and-correct-map-of-the-coast-of-africa-from-cape-blan-seale>

fundamentais no processo de reorganização do mundo não europeu, seja na América ou na África, onde fronteiras, que desrespeitavam a organização social dos povos nativos, foram estabelecidas, e por consequência mudando a história desses povos para sempre. O campo da cartografia histórica se debruça justamente nesses processos e também no papel histórico que os mapas exerceram em determinados eventos históricos.

Essa renovação deve muito às reflexões dos já citados John Brian Harley e Jaime Cortesão, este último muito relevante para o campo aqui no Brasil. Uma vez que esse campo já se encontra bem consolidado nos dias de hoje, ainda assim é de se espantar como, dentro da historiografia, poucos trabalhos utilizaram a cartografia para pensar o comércio de escravizados. A historiografia não costuma trabalhar os mapas como fontes primárias em pesquisas voltadas para essa temática. Com exceção da já mencionada Iris Kantor e de alguns poucos trabalhos acadêmicos emergentes, como *Mapeamento histórico sobre tráfico de escravos em África*⁶⁶, de Ester Tomás Natal Ribeiro e Lucilene Antunes Correia Marques De Sá, poucos são os historiadores que se dedicam em investigar os mapas nesta temática. Em sua maioria os mapas acabam por servir como exemplos ilustrativos e não como fontes que trazem detalhes que enriquecem a discussão do trato negreiro.

Em *Mapeamento histórico sobre tráfico de escravos em África*, as autoras Ester Tomás Natal Ribeiro e Lucilene Antunes Correia Marques De Sá abordam o tráfico de africanos escravizados entre os séculos XV e XIX, a partir da cartografia histórica como fonte de investigação. No artigo a cartografia é apresentada e trabalhada como um documento histórico capaz de representar espacialmente as dinâmicas do tráfico, permitindo identificar as regiões africanas de captura e os destinos da população escravizada. Nesse sentido, os mapas são apresentados como instrumentos analíticos que possibilitam compreender o tráfico em sua dimensão geográfica, evidenciando a articulação entre diferentes regiões do continente africano e os espaços de destino nas Américas. Apesar da proposta inovadora, o estudo, todavia utiliza mapas produzidos no século XX e retirados de trabalhos acadêmicos historiográficos ou reimpressos com base em fontes documentais cartográficas antigas. E aqui reside a crítica acerca do trabalho das duas autoras, pois ao mesmo tempo em que buscam trabalhar os mapas históricos como fontes para o trato negreiro, as mesmas acabam por não investigar tais fontes em sua profundidade, passando de forma superficial por algumas características dos mapas e não explorando a potencialidade das fontes. As autoras em determinado momento trazem um

⁶⁶ RIBEIRO, Ester Tomás Natal; DE SÁ, Lucilene Antunes Correia Marques. Mapeamento histórico sobre tráfico de escravos em África. Revista Brasileira de Cartografia, Rio de Janeiro n.67/4, p. 905-911, Jul/Ago/2015.

mapa na figura 2 e afirmam que o mesmo foi construído com base em um mapa antigo datado de 1700⁶⁷, todavia, em momento algum elas trazem o nome do cartógrafo e nem o próprio mapa para a discussão, fazendo uso apenas da versão inspirada no mapa. Apesar do artigo trazer

“mapas” em seu título, a cartografia não se trata da fonte primária da pesquisa, uma vez que outras fontes como trechos de jornal e uma pintura também são trazidas para o debate do texto.

Outro exemplo que pode ser citado é o historiador Luiz Felipe de Alencastro, que em seu livro, *O trato dos viventes*, além de fazer uso de alguns mapas produzidos para a pesquisa de seu livro, ele também traz dois mapas históricos, sendo o primeiro “Mapa do Estado do Brasil”, datado de 1631 do cartógrafo João Teixeira Albernaz, e o segundo “Brasília Qua Parte Paret Belgis”, de 1643 dos cartógrafos Georg Marggraf e Johanes Blaeus. Apesar de fazer um excelente trabalho em seu livro, e servir de referência para a seguinte pesquisa, Alencastro ao trazer os dois mapas ele não se preocupa em destrinchá-los por meio de uma análise profunda da fonte e de seus cartógrafos, o autor apenas traz os mapas como forma de ilustrar parte do que vinha discutindo ao longo do capítulo em questão. Em contrapartida, a historiadora Júnia Ferreira Furtado pode ser citada como exemplo de pesquisadora que decide trazer uma abordagem analítica dos mapas em seu livro *O Mapa que inventou o Brasil*⁶⁸, destrinchando a história por trás de sua elaboração de um mapa elaborado pelo cartógrafo francês Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville a mando de Dom Luís da Cunha, e destacando o papel político do mapa, que serviu de ferramenta para interesses expansionistas portugueses no território brasileiro e seu papel em decisões diplomáticas. Todavia, apesar de Júnia ser um exemplo, ainda assim a autora não usou os mapas para abordar o comércio de escravizados, uma vez que o foco de seu livro era outro.

A formação do sistema colonial e mercantil que articulou Europa, África e Américas dependeu profundamente de saberes cartográficos. Navegar, estabelecer, assim como identificar a localização de feitorias, transportar mercadorias e pessoas, controlar rotas e portos: todas essas operações exigiam mapas, cartas náuticas, roteiros e descrições costeiras — que muitas vezes estavam anotadas nos mapas. O comércio transatlântico de escravizados, não pode ser plenamente compreendido sem considerar o papel desempenhado pela cartografia. Os mapas ajudaram a transformar o Atlântico de um espaço temido e desconhecido a uma superfície mensurável e estrategicamente relevante como o meio de circulação regular de milhões de

⁶⁷ RIBEIRO, Ester Tomás Natal; DE SÁ, Lucilene Antunes Correia Marques. Mapeamento histórico sobre tráfico de escravos em África. *Revista Brasileira de Cartografia*, Rio de Janeiro n.67/4, p. 906-907, Jul/Ago/2015.

⁶⁸ FURTADO, Júnia Ferreira. *O mapa que inventou o Brasil*. Campinas: Versal Editores, 2013.

africanos escravizados, e mercadorias que saíam ou tinham como destino as colônias. E mesmo assim, apesar disso tudo, ainda é possível notar uma escassez de pesquisas historiográficas que trabalham os mapas para investigar o comércio de escravizados. Apesar de parecer óbvia a importância dos mapas para o tema, uma vez já elucidado esse ponto na dissertação, esse fato não é algo tão nítido assim. Uma fonte é tão boa quanto às questões que são feitas a ela, e em muitos casos, as pessoas não olham para um mapa e imediatamente lhe fazem questões voltadas ao tráfico negreiro, uma vez que as informações presentes nessa fonte nem sempre estarão explicitamente relacionadas ao comércio transatlântico de escravizados. Sendo assim, é normal que os pesquisadores especialistas no tema busquem por fontes mais precisas e com informações diretamente relacionadas ao comércio negreiro. Olhar para o mapa como fonte para o tema, é lançar questões que trarão luz para indícios que muitas vezes estarão implícitos, como linhas, topônimos, legendas, silêncios, títulos, símbolos, entre outros. E são esses indícios que tornam possível o diálogo da fonte com o comércio transatlântico de escravizados.

Nas próximas seções será exemplificado de forma prática o porquê de a documentação cartográfica ser indispensável para pesquisas voltadas ao tema do comércio transatlântico de escravizados. No processo de análise dos mapas, foi decidido seguir por uma abordagem não cronológica, mas sim a partir das fontes cartográficas que apresentam maior densidade informacional, riqueza de elementos gráficos e maior potencial analítico. Ao privilegiar inicialmente os exemplares cartográficos mais detalhados, busca-se estabelecer, desde o princípio da análise, um debate mais aprofundado acerca das potencialidades dos mapas enquanto fontes históricas, evidenciando de forma mais direta a complexidade documental presente na cartografia quando analisada como fonte primária. Essa opção metodológica também procura introduzir o leitor diretamente às cartas que melhor demonstram a potencialidade dos mapas para os estudos voltados a temática do comércio transatlântico de escravizados. Além de também destacar a multiplicidade de informações contidas nessas fontes, permitindo que, desde os primeiros momentos da discussão, a cartografia seja compreendida como uma fonte que elucida dinâmicas de poder, seja político ou comercial, no mundo atlântico.

3.2 CARTA REDUZIDA DA PARTE MERIDIONAL DO OCEANO ATLÂNTICO OU OCCIDENTAL

A incorporação dos mapas aos estudos sobre a escravidão permite visualizar de forma concreta aquilo que muitas vezes aparece fragmentado nas fontes textuais. Registros alfandegários e portuários poderiam informar números ou detalhes acerca dos pontos de

desembarque, mas os mapas, por sua vez, revelam a arquitetura espacial que sustentava essas práticas. Ao observar representações do Atlântico dos séculos XVII e XVIII, torna-se evidente a existência de rotas marítimas relativamente estáveis, conectando portos europeus, africanos e americanos. O oceano surge como espaço integrado, e não como um simples amontoado de água entre continentes.

Vejamos por exemplo a *Carta reduzida da parte meridional do oceano atlântico ou occidental*, de José Fernandes Portugal, datado de 1802. Mas antes, é válido contextualizar quem foi esse cartógrafo. Nascido em 1755 no Rio de Janeiro, José Fernandes Portugal foi um importante militar, e também grande cartógrafo, piloto e engenheiro hidrográfico. A figura de Fernandes Portugal por si só já é fascinante devido a sua biografia, uma vez que além de cartógrafo, ele também participou ativamente da Revolução Constitucionalista Pernambucana em 1817, sendo preso devido à sua relação com o movimento. Tal prisão acabou por levar o cartógrafo ao suicídio em dezembro do mesmo ano. Apesar de seu final trágico, em vida, antes de se envolver politicamente com o movimento separatista em Pernambuco, Portugal já impressionava devido aos seus mapas. Ele fez o levantamento de quase toda a costa brasileira em seus mapas⁶⁹, se preocupando com a correção de detalhes científicos em relação a topografia da região costeira brasileira e direção dos ventos das correntes marítimas, além de ter redigido roteiros de cabotagem e também um diário náutico de Pernambuco⁷⁰.

José Fernandes Portugal fez parte da Sociedade Real Marítima Militar como cartógrafo, e produziu dezenas de mapas de grande relevância que representavam a costa brasileira, africana, europeia e também o espaço geográfico do oceano atlântico. Seus conhecimentos e experiências profissionais o ajudaram a cartografar com detalhes técnicos impressionantes que destacavam desde a direção dos sistemas de ventos do atlântico, assim como notações referentes à distância em latitude e longitude das ilhas espalhadas pelo oceano (KANTOR, 2017). Os serviços de Fernandes Portugal como cartógrafo foram tão exímios, que ele foi considerado, por Jaime Cortesão, como o precursor das cartas de ventos e correntes⁷¹, que seriam mapas que trazem em sua composição a representação dos ventos marítimos e suas direções. Para Cortesão, Fernandes Portugal merecia tal título no lugar de Mateus Fontaine Maury, uma vez que as primeiras cartas de vento desse cartógrafo datam de 1845, enquanto as de Fernandes Portugal

⁶⁹ CORTESÃO, Jaime. Um precursor brasileiro das cartas de ventos e correntes. In: CORTESÃO, Jaime. História do Brasil nos velhos mapas: tomo II. Brasília: FUNAG, 2022. p. 373.

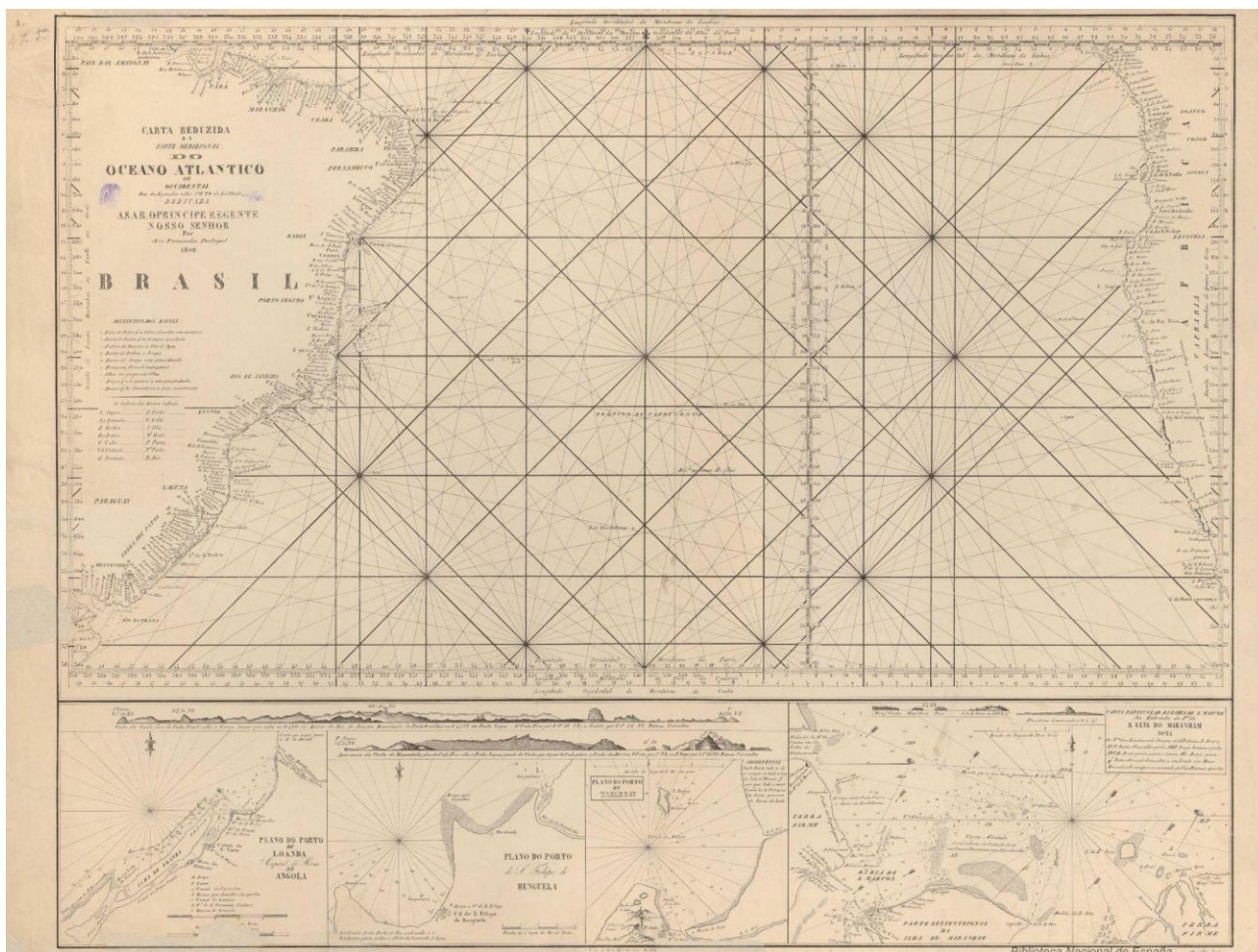
⁷⁰ KANTOR, Iris. O tráfico negreiro na cartografia luso-afro-brasileira: a circulação da informação geográfica no Atlântico Sul. *Revista USP*, v. 113, n. 1, p. 81-102, 2017.

⁷¹ CORTESÃO, Jaime. Um precursor brasileiro das cartas de ventos e correntes. In: CORTESÃO, Jaime. História do Brasil nos velhos mapas: tomo II. Brasília: FUNAG, 2022.

datam de 1789, período esse em que o mesmo já fazia parte da Sociedade Real Marítima Militar. Outro fator a favor de Fernandes Portugal é o fato de os padrões de ventos destacados por ele serem precisos em relação aos conhecimentos modernos que se tinha na época em que Cortesão fez tal afirmação, e permanecem precisos até os dias de hoje em comparação com o que dispomos sobre os sistemas de ventos e correntes marítimas do atlântico.

Em seu mapa, além de possuir uma representação muito bem detalhada da região costeira do Brasil e parte da africana, o cartógrafo também se concentrou em inserir na documentação cartográfica os principais portos africanos de desembarque, assim como o local em específico onde se deveria atracar o navio. O autor destaca essas informações por escrito no mapa, assim como também representa as regiões costeiras que possuíam pedras e bancos de areia — o que seria perigoso para o navio ficar perto, uma vez que aumentaria os riscos do navio encalhar, ou sofrer danos no casco, além de riscos de naufrágio — e tenta ilustrar a região costeira da forma como o piloto provavelmente as enxergaria a distância, como que para tentar instruí-lo a identificar perfeitamente qual rota seguir para atracar sem problemas.

Figura 9 – Carta reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal



Fonte: <https://torresnamemoria.org/acervo/carta-reduzida-da-parte-meridional-do-oceano-atlantico-ou-occidental-1852/>

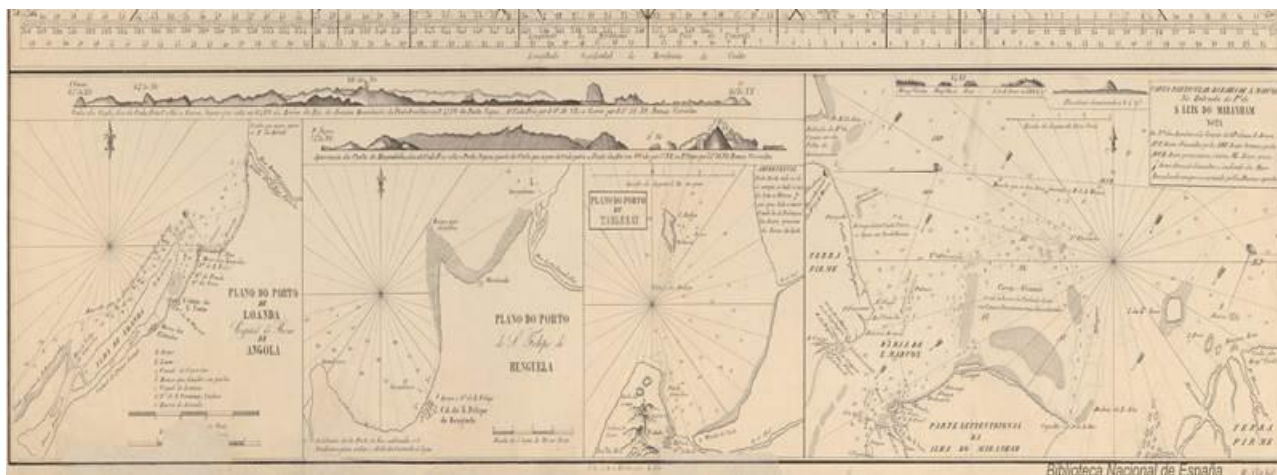


Figura 10 – Destaque do canto inferior da Carta reduzida da parte meridional do oceano atlantico ou occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

As informações presentes nesses mapas elucidam duas coisas principais. A primeira, é que o mapa não havia sido produzido com objetivos meramente artísticos, uma vez que as informações presentes nele são demasiadamente técnicas e de caráter utilitário para o dia a dia dos pilotos e comerciantes que faziam a travessia do atlântico. A segunda coisa, se trata das dinâmicas do processo de travessia. Esse mapa demonstra a importância dos mapas para os comerciantes, pois era de fato através das informações presentes neles que os pilotos se guiaram e por consequência também traçavam suas rotas de viagem, sabendo exatamente por qual caminho era mais seguro viajar e também atracar a embarcação. Com base neste mapa, é seguro afirmar que as embarcações que seguiam rumo aos portos de Benguela, não desembarcavam exatamente na costa, mas sim se mantinham um pouco mais distantes, em áreas mais seguras e livres de pedras e bancos de areia que poderiam vir a danificar os navios. Tal fato traz luz ao processo de embarque de escravizados na costa africana e evidencia que na imensa maioria dos casos os navios negreiros não atracavam na praia para embarcar os escravizados. Nesse processo, o que muitas vezes ocorria eram os cativos serem levados até os navios por meio de barcos menores, o que também costumava ocorrer no processo de embarque de mercadorias no geral. A conexão direta entre os navios e a terra firme geralmente só ocorria quando cidades ou zonas portuárias possuíam as estruturas adequadas para o embarque, isso é ancoradouros.

Ainda acerca dos detalhes no mapa, a parte inferior apresenta informações técnicas acerca de portos estratégicos tanto na costa africana como brasileira. Fernandes Portugal destaca os portos de Luanda, Benguela, Table Bay e São Luís do Maranhão, e traz nas legendas inúmeras informações técnicas que serviriam de auxílio e orientação para capitães e pilotos que realizassem viagens para as regiões destacadas.

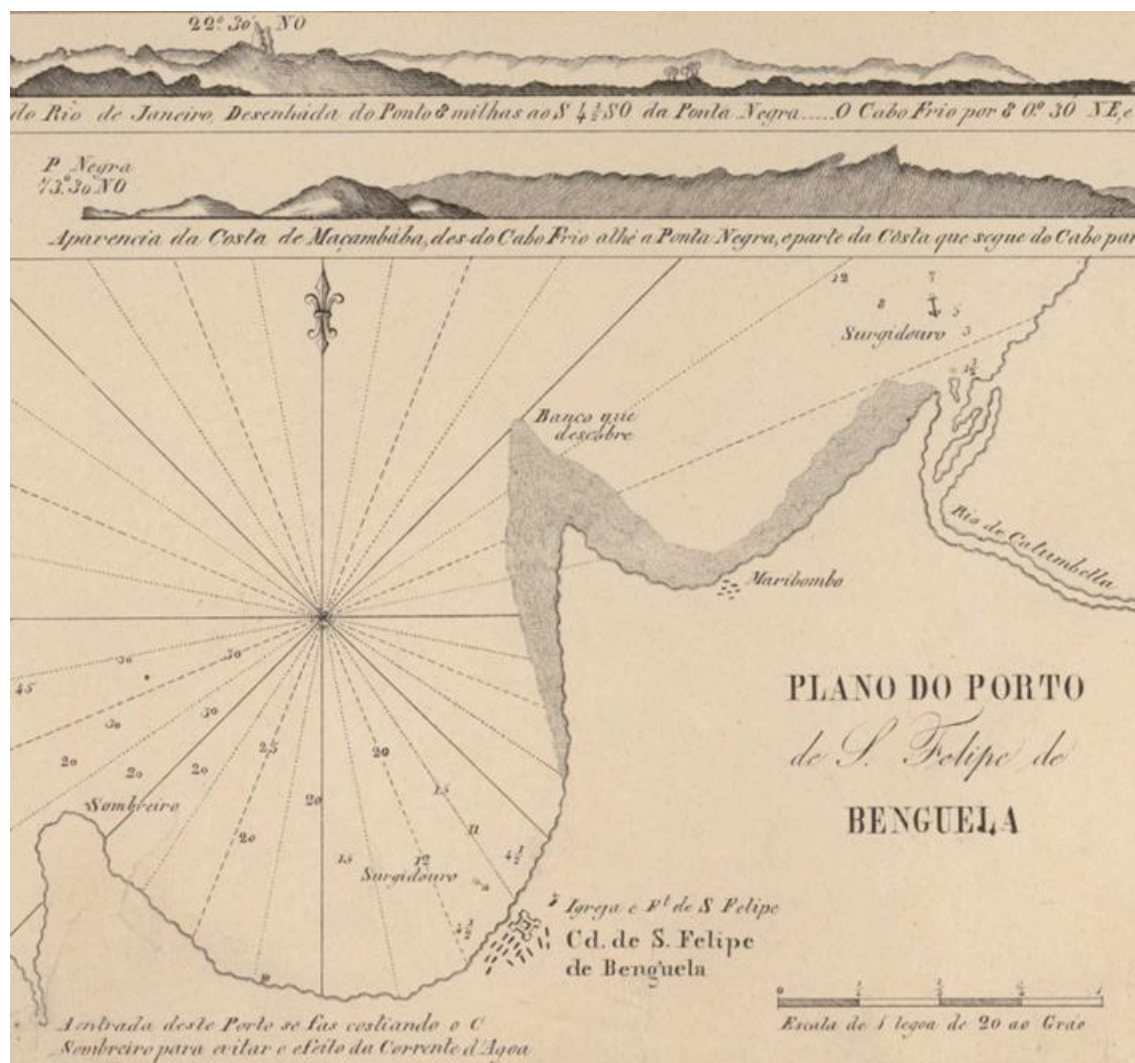


Figura 12 – Destaque da parte inferior do mapa, com foco no “Plano do porto de S. Felipe de Benguela”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

Começamos pelos portos de Luanda e Benguela (Figura 11 e 12), observando os elementos mais evidentes que José Fernandes Portugal optou por destacar nesta parte inferior do mapa. Na parte de Luanda, um dos elementos que mais se destaca é a grande rosa dos ventos, representando as linhas de rumo, posicionada à esquerda do mapa, com múltiplas linhas irradiando a partir de um ponto central. No centro da representação destaca-se também a “Ilha de Loanda” (atual Ilha de Luanda), onde podemos ver a presença de uma fortaleza identificada e também a igreja de Nossa Senhora do Cabo. Além disso, o que também se destaca são as marcações numéricas na parte do litoral de Luanda. Tais marcações numéricas não são aleatórias, mas se referem as sondagens, que eram números que indicavam a profundidade do mar em determinada região. Tal detalhe era de grande importância e também se mostra presente na região destacada de Benguela no mapa. Elas tinham como principal objetivo indicar aos

pilotos até onde era seguro se aproximar da costa sem bater em pedras ou bancos de areia. E por falar em bancos de areia, os mesmos também são representados no mapa por meio de partes hachuradas no litoral (observar figura 13), em Luanda aparecendo perto da Ilha de Loanda, e em Benguela surgindo na costa da região identificada como Maribombo e indo até a região de deságue no Rio Catumbella. Além da marcação de bancos de areia, o mapa ainda traz uma legenda de aviso para uma parte do banco de areia em Benguela, indicando que a mesma poderia em determinados períodos do ano ser coberta e descoberta pelo mar.



Figura 13 – Destaque dos bancos de areia na costa de Benguela, na parte inferior do mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

O mapa também nomeia diversos pontos específicos do litoral, como morros (Morro dos Elefantes), fortalezas (como a Fortaleza de São Francisco de Penedo, identificada no mapa apenas como F.t do Penedo, em Luanda, e o Forte de São Filipe de Benguela em Benguela) e igrejas (como a Nossa Senhora do Cabo na Ilha de Luanda, e também a Igreja de São Filipe de Benguela em Benguela). A presença dessas indicações de fortes e igrejas demonstra não apenas um interesse náutico, mas também militar e urbano, sugerindo a importância estratégica desses fortes no processo de desembarque para a efetivação dos assuntos comerciais. Além disso, fortes e igrejas também serviam como pontos de referência que poderiam ser vistos na costa e

assim ajudar os pilotos a se localizarem.

Analisando os dois recortes do mapa, é possível ver que ambos trazem informações e instruções acerca de como desembarcar na costa, os perigos e as melhores rotas e locais para atracar os navios. A própria numeração das sondagens e bancos de areia são evidências fortes disso, além do desenho de um olho em determinadas partes perto do litoral — que também surge na parte do Maranhão destacada no mapa. Apesar de não estar muito claro, muito provavelmente o desenho do olho perto da costa de Luanda esteja indicando onde o piloto deve olhar para conseguir enxergar a referência topográfica que se mostra desenhada na parte superior desse recorte do mapa (Figura 14). Importante destacar que a referência visual ilustrada no mapa não aponta para a costa de Luanda, mas sim de Cabo Frio até a região da Gávea. Todavia, ainda é seguro supor que o olho desenhado e seguido de uma linha que aponta para a região costeira de Luanda, indica o lugar onde o piloto deveria olhar para se orientar.

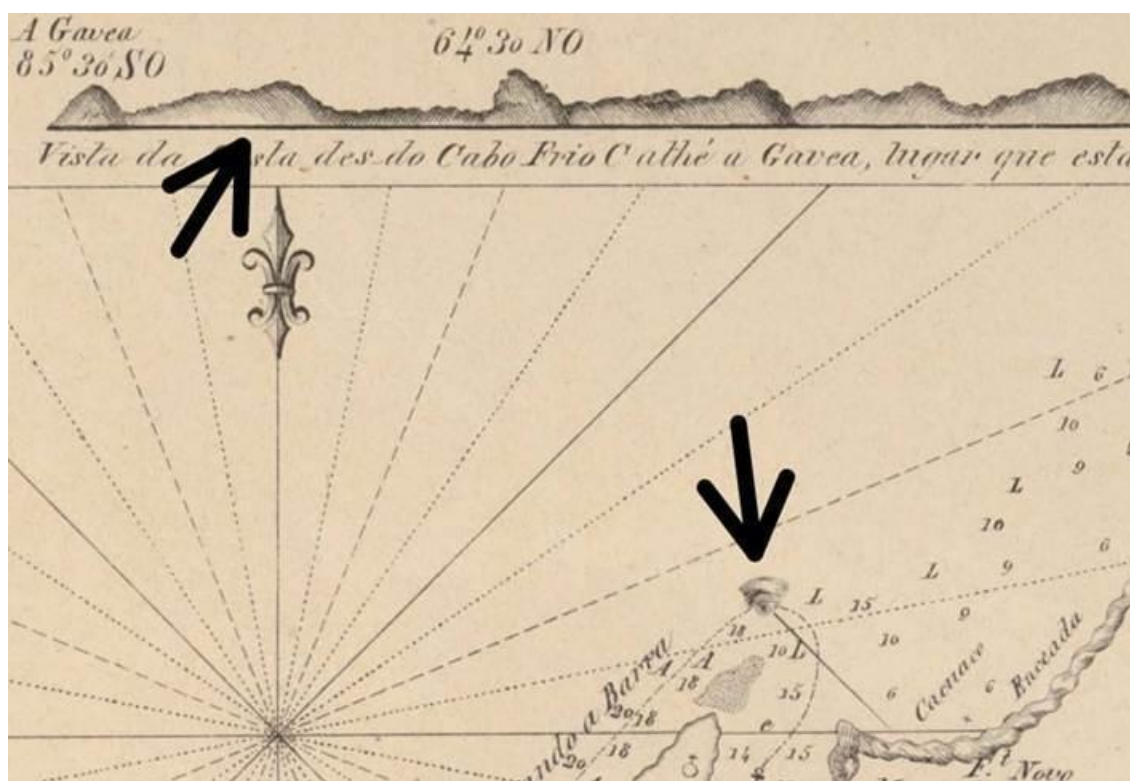


Figura 14 – Destaque para a referência visual da topografia e também o desenho do olho de orientação, presentes no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

Na parte de Luanda, perto do litoral da Ilha de Luanda, é possível se observar linhas tracejadas que passam por toda a Ilha, a contornando e parando entre ela e a costa de Luanda.

As linhas surgem com uma legenda acima delas que diz “derrota que se deve fazer buscando a Barra”, e exatamente na parte em que elas cessam, é possível notar o desenho de uma âncora. Tudo isso nos leva a concluir que tais informações se tratam do cartógrafo indicando a melhor rota a se fazer para chegar na parte da costa de Luanda onde seria mais seguro de se ancorar o navio. Na parte de Benguela também é possível observar orientações neste aspecto, onde uma das legendas indica qual seria a melhor forma de navegar pelo litoral e chegar ao porto de forma segura evitando as correntes d’água.

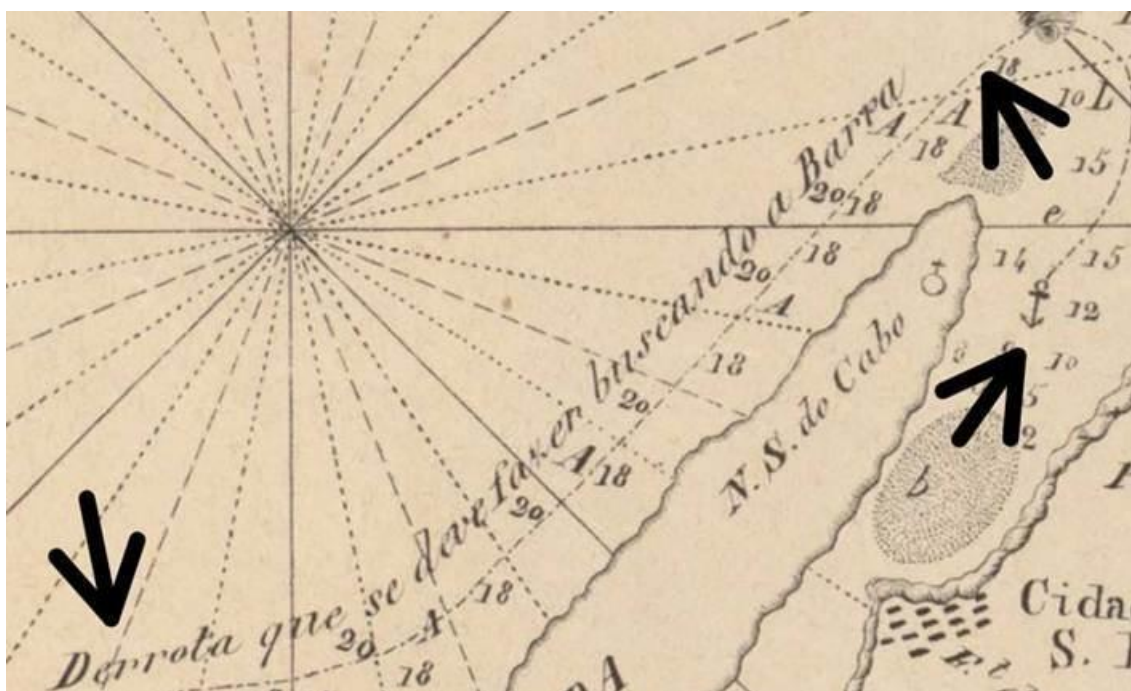


Figura 15 – Destaque para as linhas tracejadas, legenda explicando seu significado, e também a âncora, presentes no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

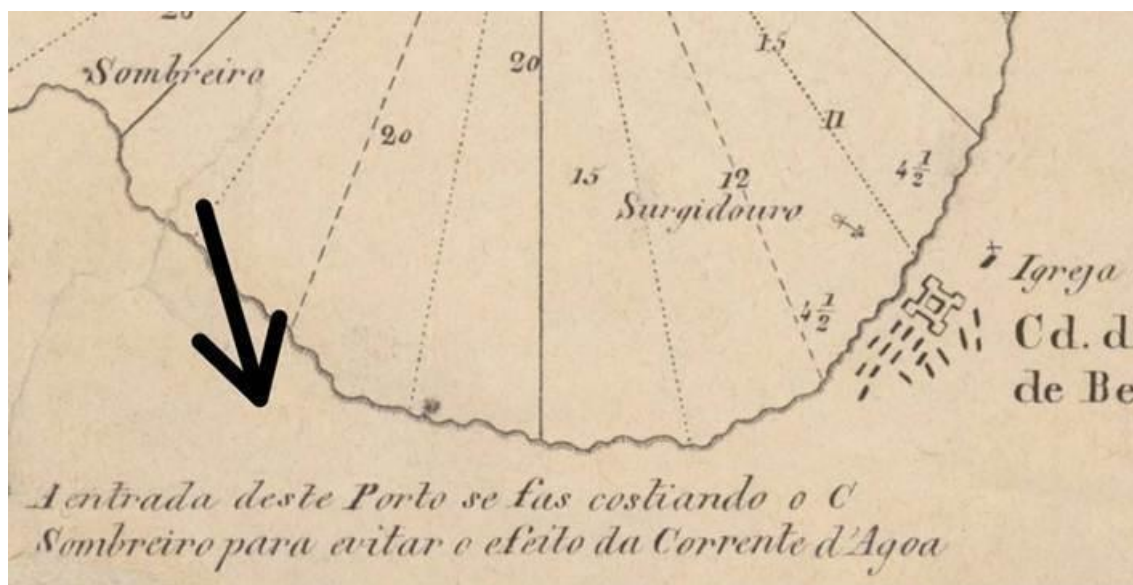


Figura 16 – Destaque para a legenda de orientação da melhor forma de chegar até o porto de Benguela, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

O fato do cartógrafo ter destacado em especial esses dois portos, evidenciam a importância que essas regiões possuíam para os interesses brasileiros, tanto políticos, como comerciais. Em 1802, ano em que o mapa é datado, Luanda e Benguela eram um dos principais portos de embarque de africanos escravizados destinados à América portuguesa, sobretudo ao Rio de Janeiro, à Bahia e a Pernambuco. Desde o século XVII, e de maneira ainda mais intensa no século XVIII, consolidou-se um circuito comercial relativamente estável entre Angola e o Brasil através do Atlântico Sul, o que foi evidenciado por Alencastro ao longo de todo o livro *O trato dos viventes*. Nesse contexto, ao mapear com precisão os portos de Luanda e Benguela, Fernandes Portugal estava mapeando um dos pontos estratégicos centrais que movia as engrenagens da economia colonial, principalmente a brasileira, sendo ela a que mais se beneficiava das relações comerciais africanas, uma vez que o país foi o que mais recebeu escravizados africanos em todo o mundo⁷². Além disso, também é interessante observar que o contexto histórico da época em que o mapa foi elaborado, 1802, foi um momento particularmente sensível do ponto de vista político e geoestratégico, uma vez que o mundo atlântico vivia os impactos das guerras napoleônicas e das transformações políticas decorrentes da Revolução Haitiana (1791–1804). O controle eficiente de rotas e portos tornava-se ainda mais relevante para a manutenção dos interesses imperiais portugueses, o que pode ter sido um motivador para a atenção aos detalhes que Fernandes Portugal insere em seu mapa. Assim, um

⁷² Informação disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates/>.

plano detalhado dos portos de Luanda e Benguela — contendo sondagens, bancos de areia, canais, pontos fortificados e linhas tracejadas mostrando rotas de acesso — possuía clara utilidade prática para a navegação, mas também poderia implicar preocupações militares e administrativas.

Há ainda uma dimensão econômica e administrativa interna ao império. O mapa fazer um recorte das regiões de Luanda e Benguela, e apresentá-las de forma mais detalhada, ele destaca de forma clara a importância da rede comercial Angola–Brasil, e também evidencia a relação bilateral Brasil–África, reforçando a autonomia da colônia em relação à metrópole, com redes mercantis fortemente articuladas entre comerciantes estabelecidos em Luanda, Benguela e no Rio de Janeiro, e outros portos da América portuguesa. José Fernandes Portugal, um cartógrafo brasileiro, ao representar com minúcia os dois portos africanos em destaque, evidencia a percepção de que aquele espaço era parte integrante de um mesmo sistema imperial e comercial, colocando assim Luanda e Benguela como regiões indispensáveis e diretamente associadas ao mundo luso-brasileiro.

Falemos agora dos outros dois recortes que José Fernandes Portugal fez em seu mapa, as regiões de Table Bay e a São Luís do Maranhão.

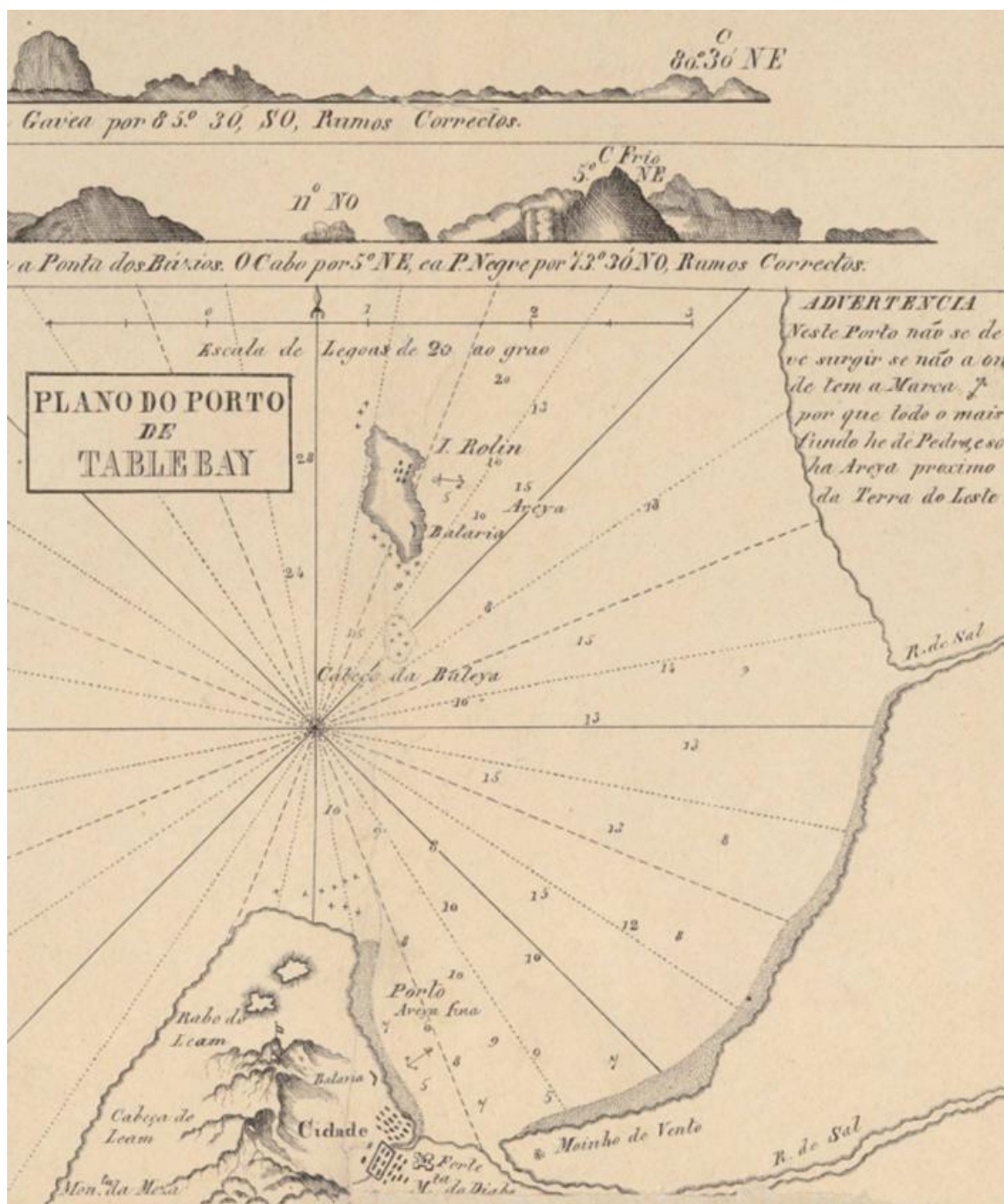


Figura 17 – Destaque para a parte inferior do mapa, com foco no “Plano do porto de Table Bay”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

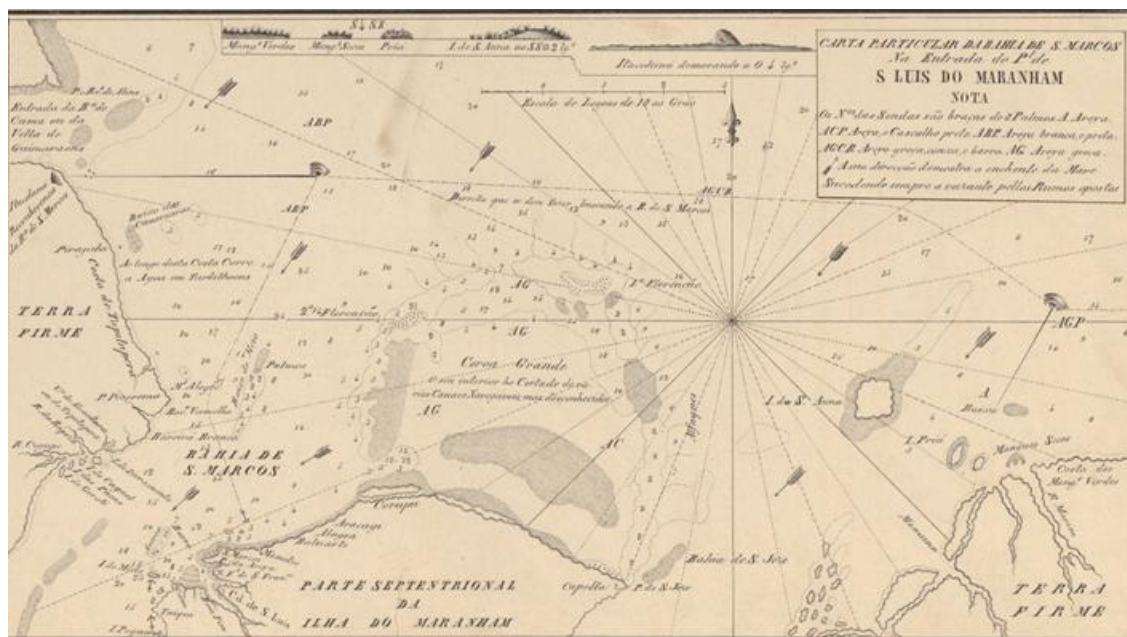


Figura 18 – Destaque para a parte inferior do mapa, com foco na “Carta particular da Bahia de S. Marcos na Entrada do Porto de S. Luis do Maranham”, presente no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

Acerca da representação de Table Bay (atual Baía da Mesa), vemos alguns detalhes já presentes na representação dos portos de Luanda e Benguela, como bancos de areia, âncoras, sondagens, linhas de rumo e fortes. Entre os diferenciais, podemos destacar a presença de uma ilha identificada como I. Rolin, que devido a sua posição geográfica no mapa, é possível afirmar que seja a Ilha Robben. Um pouco abaixo da ilha, é possível observar um topônimo identificado como Cabeça da Baleia. Ao que tudo indica, não se trata de uma ilha, o que pode indicar que se refira a algum acidente geográfico conhecido naquele período, ou algo neste aspecto. Também pode-se notar no canto superior do recorte, uma legenda intitulada “Advertencia” que tem como objetivo orientar que os navios somente deveriam ancorar na região indicada pelo desenho de âncora.

Analisando o litoral de Table Bay em si, é possível ver a representação do núcleo urbano identificado apenas como “Cidade”, seguido de estruturas que representam fortalezas ou assentamentos, elementos que sugerem a consolidação de uma infraestrutura colonial presente, e também topônimos como “Moinho de Vento”, “Cabeça de Leam” e “Mon.ta da Meza”. Também é possível ver relevos sombreados destacando montanhas e elevações.

Diferentemente das outras duas partes analisadas, Table Bay é o recorte feito por José Fernandes Portugal que mais se distancia, aparentemente, dos demais. Luanda e Benguela eram regiões efetivamente e diretamente relevantes para o comércio negreiro no Brasil, todavia,

Table Bay parece não fazer parte desses portos relevantes. A Baía da Mesa é uma baía natural que se encontra na costa da África do Sul, mais especificamente na costa da Cidade do Cabo, e foi de grande importância para a história colonial da região, principalmente nos séculos XVIII e XIX. Segundo Andrew Bank em *Slavery in Cape Town, 1806 to 1834*⁷³, Table Bay era o principal ponto de entrada marítima da colônia holandesa na Cidade do Cabo, e o núcleo articulador da economia urbana, servindo como ponto estratégico para o tráfego de navios, abastecimento marítimo — sendo um porto onde alguns navios com destino ao Índico paravam para abastecer suprimentos — e circulação de mercadorias, o que foi de grande importância para o desenvolvimento econômico da Cidade do Cabo em meados dos 1800. Eram essas atividades de abastecimento que sustentavam tanto o comércio internacional quanto o mercado interno, tornando o porto de Table Bay de grande importância para o Império Britânico em meados de 1800. Ainda que não fosse um porto central do tráfico transatlântico de pessoas escravizadas nos moldes de Luanda ou Benguela, a região esteve integrada às redes escravistas do mundo colonial, especialmente no fornecimento de mão de obra escravizada para o próprio assentamento do Cabo e como ponto de passagem nas rotas atlânticas e índicas.

Uma vez compreendido o papel de Table Bay para a história da Cidade do Cabo, resta agora entender o porquê de Fernandes Portugal ter destacado tal porto em seu mapa. Considerando que o mapa foi elaborado por um cartógrafo brasileiro, que era membro da Sociedade Real Marítima, portanto produzia cartas de grande qualidade técnica e relevância para assuntos políticos e econômicos da Coroa portuguesa, pode-se levantar a hipótese de que a inclusão de Table Bay decorre da relevância de sua posição geográfica, que servia de ponto de conexão entre o Atlântico com o Oceano Índico. A presença desse porto definitivamente indica que para Fernandes Portugal, se tratava de uma região importante e de certa forma essencial para a época. Com base no que foi destacado por Andrew Bank, talvez o cartógrafo português enxergasse a importância de tal porto para servir de ponto de abastecimento em viagens que saíssem da costa brasileira com o intuito de chegar até o litoral da costa índica africana, mais especificamente a região de Moçambique, essa que ganharia cada vez mais relevância no comércio transatlântico de escravizados em meados do século XIX.

Vejamos agora, por fim, a região do São Luís do Maranhão. A composição desse recorte do mapa privilegia o espaço marítimo, que ocupa a maior parte da carta. Assim como os demais já citados, essa parte do mapa também apresenta linhas de rumo, sondagens de profundidade, bancos de areia, linhas tracejadas que indicam rotas, e a representação do litoral da região

⁷³ BANK, Andrew. *Slavery in Cape Town, 1806 to 1834*. 1991.

representada. O que chama atenção é que diferente dos demais, esse recorte traz um número muito maior de bancos de areia e numeração de sondagens. No canto superior direito há um legenda intitulada “NOTA”, abaixo do título do recorte cartográfico, no qual se apresentam instruções de navegação, orientando para se tomar cuidado com os bancos de areia grossa e barro. Também é notificado que as setas no mapa apontam para a direção das enchentes da maré.



Figura 19 – Destaque para a nota no mapa Carta Reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental (1802), de José Fernandes Portugal.

As linhas costeiras aqui são desenhadas destacando todas as curvas, estuários e canais, como pode ser visto na **Figura 18**. Com isso a carta evidencia que baía é formada por inúmeras áreas alagadiças, característica essa típica da região maranhense, marcada por forte influência de marés.

Alguns motivos podem justificar o porquê de José Fernandes Portugal ter destacado essa região na carta. Em primeiro lugar, a capitania do Maranhão ocupava posição geográfica singular no norte do Brasil. Situada entre o complexo amazônico e o Nordeste açucareiro, São

Luís funcionava como zona de articulação entre diferentes circuitos econômicos: o comércio atlântico, a produção agrícola regional (algodão, arroz e outros gêneros) e as redes fluviais interiores que conectavam a região ao interior amazônico. A partir da segunda metade do século XVIII, com as reformas pombalinas e a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, houve estímulo à dinamização econômica da região, especialmente com a expansão da produção algodoeira voltada ao mercado externo. Em 1802, portanto, o Maranhão já não era uma periferia marginal, mas um espaço economicamente estratégico. Em segundo lugar, ainda conectado ao primeiro ponto, existe uma dimensão econômica relacionada ao comércio transatlântico de escravizados. Embora São Luís não se equiparasse a portos como Rio de Janeiro, Bahia ou Pernambuco em volume de desembarque, o Maranhão estava relacionado ao circuito escravista atlântico, sobretudo devido à expansão agrícola da região. Mapear com precisão sua entrada marítima implicava garantir a fluidez dos fluxos comerciais — inclusive de mão de obra escravizada — indispensáveis à sustentação da economia local.

Por fim, a representação de todos esses portos em destaque no mapa de José Fernandes Portugal, e também a riqueza de detalhes técnicos, além de evidenciar a importância dessas regiões para o mundo luso-brasileiro, também demonstra um domínio científico do oceano atlântico e evidencia a organização do espaço ultramarino no início do século XIX. José Fernandes Portugal, portanto, materializa por meio da cartografia a rede atlântica na qual o Brasil e África estavam profundamente conectados por fluxos comerciais, políticos e humanos — entre eles, de forma central, o tráfico transatlântico de pessoas escravizadas.

O mapa de José Fernandes Portugal é uma evidência clara da forma como a cartografia pode ser fundamental para os estudos voltados para o comércio transatlântico de escravizados, oferecendo a possibilidade de construir uma história verdadeiramente conectada do Atlântico. Diferentemente de muitas fontes escritas, vinculadas a administrações nacionais ou a trajetórias individuais, a cartografia atravessa fronteiras e coloca em um mesmo plano África, Europa e Américas. Ela permite perceber e relacionar processos distantes. Para o estudo do tráfico de escravizados, essa perspectiva é essencial, pois o fenômeno só adquire sentido pleno quando observado como uma rede transcontinental. O mapa convida a pensar a escravidão não apenas como instituição local, mas como sistema global sustentado por circuitos marítimos. Dessa forma, a cartografia histórica amplia de maneira decisiva o horizonte metodológico das pesquisas sobre a escravidão. Ao tratar os mapas como documentos dotados de linguagem própria, o historiador pode interrogar as bases espaciais do tráfico, seus mecanismos de legitimação e suas formas de representação. Os mapas revelam a infraestrutura invisível que tornou possível a deportação de milhões de africanos e ajudam a compreender como o Atlântico

foi convertido em cenário de uma das maiores tragédias da história moderna. Incorporá-los à análise significa reconhecer que o espaço não é pano de fundo, mas parte constitutiva do processo histórico.

Assim, o estudo e investigação da cartografia, principalmente aquela produzida entre os séculos XVIII e XIX demonstra que os mapas não apenas registraram o comércio transatlântico de escravizados, como também participaram ativamente de sua construção. Ao organizar rotas, nomear lugares, definir centralidades e silenciar detalhes, contribuíram para tornar pensável e praticável o sistema escravista atlântico. Interrogados criticamente, esses documentos permitem lançar nova luz sobre a escravidão, revelando dimensões que escapam às palavras e aos números. A cartografia surge, portanto, como chave interpretativa indispensável para compreender a profundidade espacial, política e simbólica do tráfico negreiro e de suas permanências no mundo moderno.

3.3 UM NOVO E CORRETO MAPA DA COSTA DA ÁFRICA

Outro exemplo digno de ser citado e que fortalece o argumento é o mapa *A new and correct map of the coast of Africa*, (Um novo e correto mapa da costa da África, em tradução livre), elaborado por Richard William Seale em 1755. Seale foi um cartógrafo e gravador inglês nascido em dezembro de 1703 e que morreu em maio de 1762. Filho de Richard e Elizabeth Seale, aprendeu o ofício com Samuel Parker de Clerkenwell, sendo seu aprendiz em 1719. Ele atuou de forma ativa de 1740 até o ano de sua morte, tendo um vasto acervo de mapas produzidos, o que inclui também gravuras feitas para inúmeros cartógrafos ingleses de renome de sua época.⁷⁴

O mapa de Seale, se trata de excelente para a compreensão da maneira como o continente africano foi representado e apropriado pelo olhar europeu no auge do tráfico atlântico de escravizados. Longe de ser apenas um instrumento técnico de navegação, a carta revela um verdadeiro programa visual e político: nela é possível identificar disputas imperiais, descrições etnográficas e sinais inequívocos da presença colonial ao longo do litoral africano. A observação atenta do mapa revelar fatores que apontam para o projeto colonial europeu na África.

⁷⁴ Informações acessadas em: https://www.geographicus.com/P/ctgy&Category_Code=seale.

Figura 20 – A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale



Fonte: <https://raremaps.com/gallery/detail/40330/a-new-and-correct-map-of-the-coast-of-africa-from-cape-blanc-seale>

Um dos aspectos mais evidentes do mapa são as numerosas anotações textuais distribuídas ao longo do mapa. Seale não se limita a registrar acidentes geográficos, litorais ou bancos de areia; ele acrescenta legendas na parte do mapa intitulada “Explanation of our New MAP of the Coast of AFRICA” que descrevem exatamente quais nações estavam presentes em cada parte da costa africana, destacando fortes, assentamentos e feitorias como Elmina, Cape Coast Castle, Whydah, Luanda e Benguela. Esses detalhes servem para legitimar a presença europeia no continente, assim como também passam a ideia do continente africano completamente dominado pelas potências europeias. Em diversos pontos, o mapa registra a qual potência pertencia determinada fortaleza — ingleses, holandeses, portugueses, franceses —

deixando transparecer a rivalidade imperial que marcava o litoral africano no século XVIII. O mapa de Seale, portanto, não apresenta uma África isolada, mas um espaço intensamente disputado, no qual diferentes projetos coloniais se sobrepunham e competiam pelo controle do comércio.

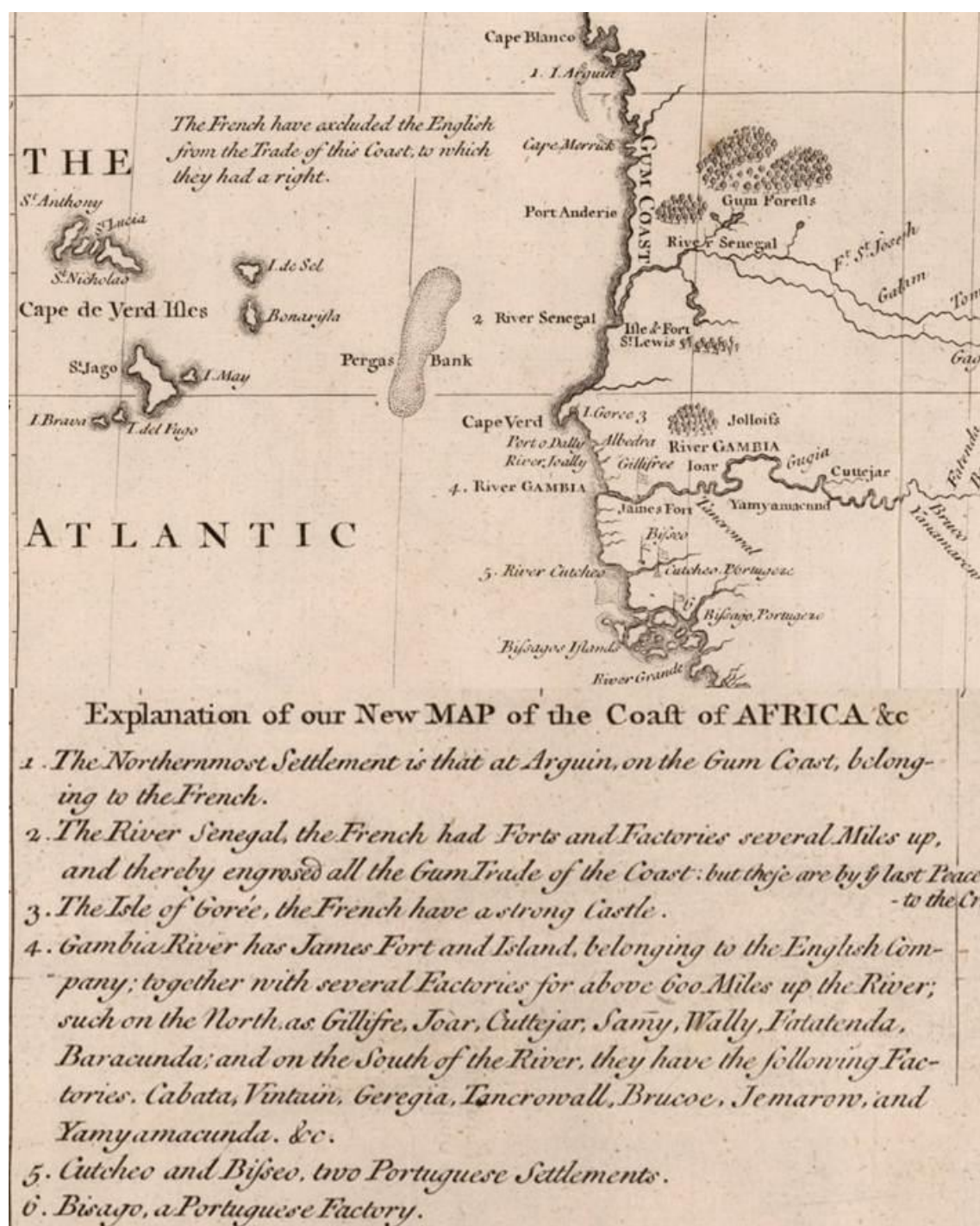


Figura 21 – Destaque da parte superior e inferior do A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale, onde é possível visualizar as legendas indicando assentamentos e fortalezas europeias na costa africana.

Na parte superior do mapa a costa africana é identificada como “Gum Coast”, referência à região produtora de goma-arábica, especialmente na foz do Rio Senegal. O rio é claramente destacado como “River Senegal”, com indicação da “Isle & Fort St. Lewis”, isto é, a ilha e o forte de Saint-Louis (atual Saint-Louis, no Senegal), importante entreposto francês. Além disso, perto do Rio Senegal, aparecem algumas indicações étnicas ou políticas como “Jolloifs” (referência ao antigo Império Jolof) e áreas interiores como “Gum Forests”, sugerindo conhecimento das zonas de produção econômica da goma-arábica. Ao longo de toda a costa africana vemos fortificações e assentamentos pertencentes a diferentes potências europeias, o que não somente evidencia a presença colonial no continente, mas também relações políticas e conflitos entre potências. O exemplo mais claro está na legenda na parte superior do mapa, que indica o seguinte: “*The French have excluded the English from the Trade of this Coast, to which they had a right*”. Essa legenda diz muito sobre o contexto em que o mapa foi elaborado e também das intenções do cartógrafo. A legenda se trata de um comentário político explícito, revelando rivalidade imperial entre franceses e ingleses no século XVIII, demonstrando sinais de um conflito iminente entre as potências. Tensões políticas essas que perpassavam por disputas no Atlântico pelo domínio comercial da Gum Coast (Costa da Goma)⁷⁵.

Analisando o ano em que o mapa foi publicado, 1755, é possível compreender os motivos que podem ter levado Seale a trazer tal legenda no mapa, além de destacar alguns outros elementos. Essa carta deve ser situada no contexto de intensificação das rivalidades imperiais entre França e Reino Unido, às vésperas da eclosão da Guerra dos Sete Anos. O mapa se insere em um ambiente político e comercial marcado por disputas acirradas pelo controle das rotas atlânticas, dos entrepostos africanos e dos circuitos do tráfico de escravizados e de organizações coloniais no continente. Desde o término da Guerra da Sucessão Austríaca, as tensões coloniais entre as duas potências não haviam sido resolvidas de modo satisfatório. Como destacado por James L. A. Webb Jr., na África Ocidental, particularmente na região da Senegâmbia — onde se localizam o rio Senegal, o rio Gâmbia e a ilha de Gorée — franceses e britânicos competiam pelo acesso ao comércio de goma-arábica, ouro e, sobretudo, pelo fornecimento de cativos africanos. A presença de fortificações e entrepostos, como Saint-Louis e James Fort, expressava a materialização territorial dessa disputa. É nesse quadro que se deve interpretar a legenda

⁷⁵ WEBB JR, James LA. The mid-eighteenth century gum Arabic trade and the British conquest of Saint-Louis du Senegal, 1758. *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, v. 25, n. 1, p. 37-58, 1997.

presente no mapa de Seale. Tal afirmação ultrapassa a intenção de registro informativo e adentra ao campo do posicionamento político. Ao declarar que os ingleses teriam sido excluídos de um comércio ao qual possuíam “direito”, o cartógrafo apresenta uma retórica que busca legitimar as reivindicações britânicas pelo direito de livre acesso a rede comercial na Gum Coast. O mapa, portanto, não apenas representa o espaço, mas constrói uma narrativa sobre ele em favor dos ingleses.

Desse modo, a intenção do cartógrafo por destacar explicitamente o conflito franco-britânico reforça a afirmação de Harley acerca de mapas como ferramentas de discurso de poder, uma vez que Seale insere em seu mapa um debate imperial, onde o mesmo além de trazer informações geográficas, também evidencia interesse mercantil e disputas políticas das potências europeias na costa africana. Publicado no limiar da Guerra dos Sete Anos, o documento participa de um momento em que a representação do espaço atlântico se tornava indissociável da afirmação de direitos imperiais e da legitimação da expansão europeia no geral, no caso deste mapa.

Outro elemento central são as setas distribuídas por praticamente toda a extensão do litoral representado. Essas flechas indicam direções de correntes, ventos ou rotas de navegação costeira, funcionando como guia para os capitães europeus. A presença das setas e o fato delas apontarem para direções opostas, além de mostrar a movimentação dos ventos alísios no litoral, também reforça a imagem de um espaço em movimento, preparado para o tráfego marítimo, o que é reforçado pela presença das embarcações ilustradas igualmente no litoral. Elas materializam a ideia de que o litoral africano era o cenário principal do sistema comercial atlântico. Algumas setas surgem com uma legenda inscrita, indicando meses do ano. O significado dessa legenda será melhor explicado na próxima seção.



Figura 22 – Destaque da parte inferior do mapa, onde é possível ver notas e também setas perto do litoral africano, presente no mapa A new and correct Map of the Coast of Africa (1755), de Richard William Seale.

A forte presença de potências europeias no litoral africano reforça a importância que esse espaço tinha no contexto da expansão marítima europeia e, sobretudo, do comércio atlântico nos séculos XVII e XVIII. Além de também evidenciar o processo de colonização africana e organização política e comercial das potências europeias no continente, uma vez que assentamentos e fortes estavam posicionados em regiões estratégicas para os interesses de cada nação. Outro detalhe que reforça as intenções políticas e comerciais do cartógrafo com esse mapa, pode ser evidenciado na legenda/nota do mapa, exibido na **Figura 22**, onde é destacado informações acerca da Costa do Ouro e também a possibilidade dos ingleses expandirem seu comércio interno nesta costa.

A concentração dos navios no mapa e das legendas explicativas revelam uma lógica de ocupação essencialmente costeira, coerente com o modelo colonial europeu na África nesse período, que se estruturava menos na dominação territorial do interior e mais na negociação com chefes locais e controle de portos estratégicos para circuitos comerciais. E sobre esses pontos, o mapa possui ainda outros elementos que apontam para isso. Assim como a carta de José Fernandes Portugal, analisada na sessão anterior, o mapa de Seale também traz um recorte mais detalhado para uma parte específica do mapa, que funciona como um pequeno mapa dentro

do mapa.

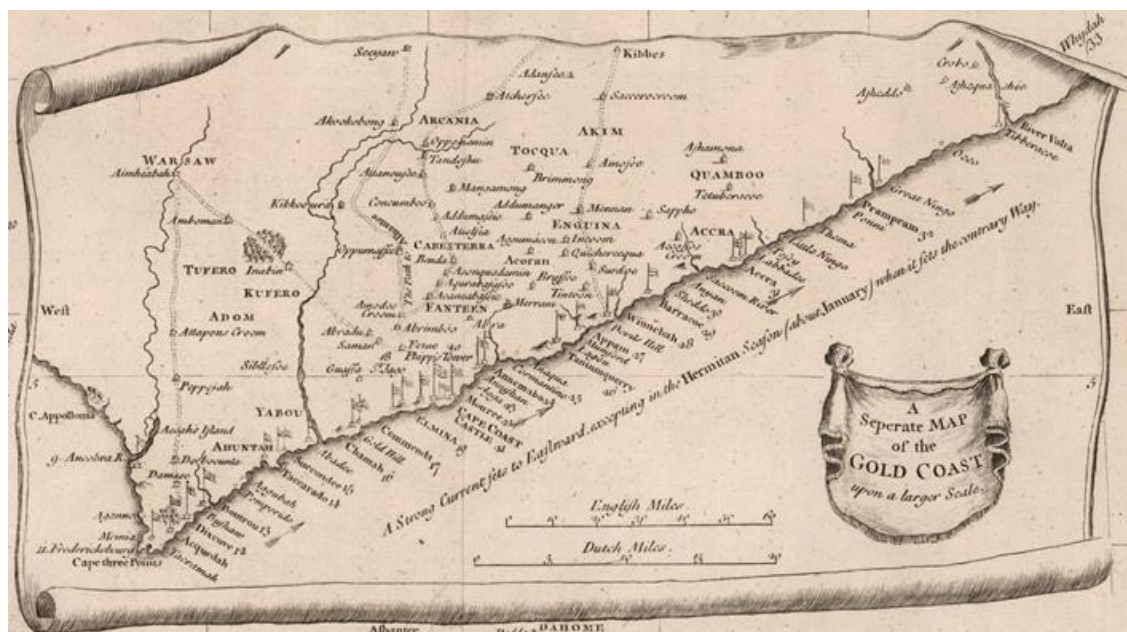


Figura 23 – Destaque evidenciando o segundo mapa presente na parte superior do mapa A new and correct Map of the coast of Africa (1755), de Richard William Seale.

No recorte destacado, Richard William Seale traz a Costa do Ouro (Gold Coast) de forma mais detalhada e que nos revela informações interessantes acerca da organização social e estruturas comerciais estabelecidas no litoral da região. No contexto do século XVIII, a Costa do Ouro era um dos principais polos de exportação de ouro e de pessoas escravizadas para o Atlântico britânico. O litoral era o principal espaço de contato entre africanos e europeus, onde as redes comerciais e políticas se articulavam. É justamente no litoral onde o cartógrafo representa os principais fortes e entrepostos comerciais que se destacavam na época, como Cape Coast Castle, Annemabo, Elmina, Commenda, entre outros. Muitos desses locais aparecem assinalados por bandeiras e pequenos fortes, indicando a presença e influência europeia no litoral. A grande representação de fortificações evidencia a militarização do comércio e a intensa competição imperial entre as nações europeias e seus fortes na região.

Além do litoral, o interior também está repleto de detalhes. Nele aparecem topônimos como Akim, Fanteen, Quamboo, Cabesterra, Tocqua, entre outras. Esses topônimos correspondem a formações políticas africanas e demonstram o conhecimento interno existente na Costa do Ouro até meados do século XVIII, mostrando que os europeus possuíam informações acerca da organização territorial da região, e também pode ser compreendido que tal detalhe aponta para o fato de que o comércio atlântico dependia de estruturas políticas locais

consolidadas. A presença desses reinos no mapa evidencia que os europeus operavam por meio de negociações e alianças com autoridades africanas, deixando assim claro que o território não estava vazio de sujeitos e muito menos eles eram providos de uma organização vazia. Nesse aspecto, Seale se destaca ao trazer o continente africano em sua complexidade sem excluir a presença africana na história do comércio atlântico. Um dos elementos mais significativos do recorte e que reforça isso, é a representação de pequenas casas no interior, interligadas por linhas que sugerem caminhos ou rotas terrestres.



Figura 24 – Destaque para as casas e linhas que sugerem rotas terrestres no mapa *A new and correct Map of the coast of Africa* (1755), de Richard William Seale.

Esse detalhe é particularmente revelador. Ele indica como a Costa do Ouro não consistia apenas em um conjunto de fortes costeiros, mas que em verdade se tratava de um sistema territorial integrado. As casas conectadas pelas linhas tracejadas sugerem redes de circulação interna africana — que poderiam ser rotas comerciais que conectavam as vilas, centros políticos e áreas de captura ao litoral, ou apenas rotas que evidenciam certa unidade ou diálogo existente entre as diferentes etnias e povos no interior da região. Dessa forma, o mapa visualiza a estrutura logística que sustentava o comércio atlântico: desde o interior africano até os navios ancorados na costa. Essa representação de Seale traz o reconhecimento de uma organização espacial, política e comercial africana estruturada. Os caminhos indicam fluxos regulares, comunicação constante e integração econômica regional. O litoral aparece como ponto terminal de uma

cadeia mais ampla, cuja dinâmica começava no interior. O mapa, portanto, traduz graficamente a articulação entre as relações terrestres e marítimas atlânticas entre africanos e europeus.

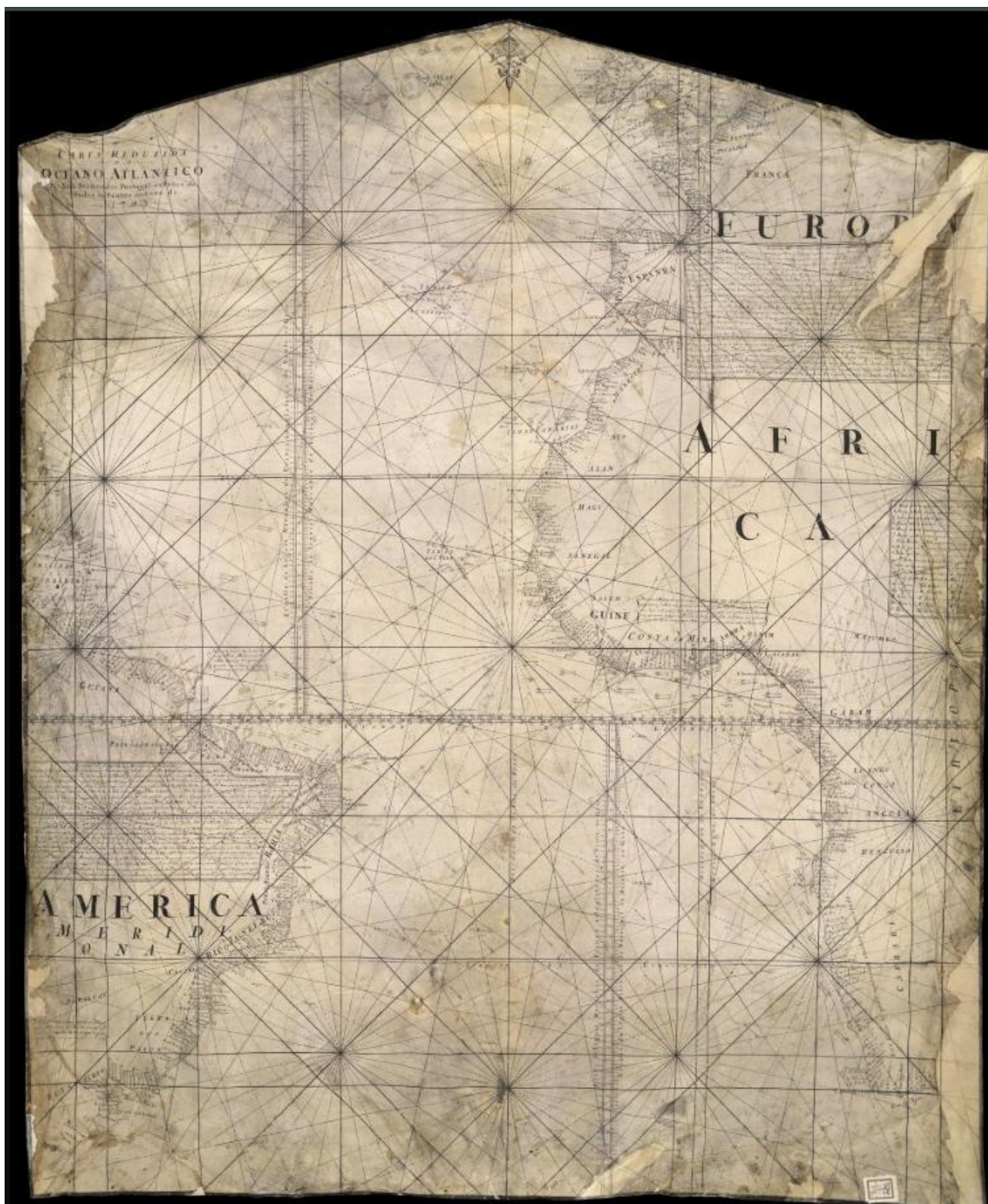
Por fim, no contexto específico do comércio transatlântico de escravizados, essa forte presença europeia e também africana representada no mapa pode ser compreendida como um reflexo direto da intensificação do tráfico negreiro. A costa africana e o interior aparecem como zonas densamente articuladas, onde no litoral vemos as redes comerciais, diplomáticas e militares, nas quais os europeus dependiam tanto de acordos com lideranças africanas. Todos esses pontos mostram que o mapa de Seale é uma fonte histórica que evidencia cinco coisas, principalmente: a geopolítica imperial europeia, as disputas políticas entre potências pelo controle do litoral africano, a lógica mercantil do sistema colonial no continente africano, as redes políticas e comerciais no interior da Costa da Mina, e a centralidade da África no funcionamento do comércio atlântico.

Assim, o exame atento do mapa de Seale demonstra que a história do tráfico atlântico pode ser escrita também a partir das imagens. Nas anotações espalhadas pela costa, nas setas que orientam a navegação, nos navios que dominam o oceano, nos ícones de casas e rotas no interior africano e nas marcas das rivalidades europeias, encontra-se inscrita a materialidade de um processo que marcou profundamente a África e o Brasil. Esse mapa, portanto, ajuda a destacar a forte presença europeia no continente africano e também as relações diplomáticas e comerciais que sustentavam o comércio de escravizados e exploração de especiarias no continente.

3.4 CARTA REDUZIDA DO OCEANO ATLÂNTICO

Outro mapa que também estabelece um diálogo entre o comércio transatlântico de escravizados e a cartografia é o mapa *Carta reduzida do oceano atlântico*, do já citado cartógrafo José Fernandes Portugal, datado de 1793.

Figura 25 – Carta reduzida do Oceano Atlântico, (1793) de José Fernandes Portugal



Fonte: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/15697?locale-attribute=en>

A *Carta reduzida do Oceano Atlântico* elaborada por José Fernandes Portugal em 1793 representa um dos exemplos mais sofisticados da cartografia atlântica produzida no final do século XVIII, sendo impressionante devido a riqueza de detalhes e informações presentes ao longo das costas atlânticas da América meridional, da África e de parte da Europa; e também devido aos elementos náuticos e técnicos que interessavam diretamente à navegação. A carta de Fernandes Portugal organiza em um único plano uma extensa faixa costeira que vai desde a Europa até a América do Sul, passando pela costa africana e pelas ilhas atlânticas, informando corretamente os nomes de cada região representada. A disposição das ilhas e também portos parecem seguir certo cuidado técnico da parte do cartógrafo, uma vez que ele destaca no mapa linhas de escalas em léguas, o que com certeza seria uma informação útil para pilotos que tinham o conhecimento para interpretar e converter tais escalas. Essa abrangência geográfica nos revela um esforço de síntese cartográfica que correspondente à crescente importância econômica e política que os mapas vinham ganhando na época, ainda mais quando se leva em consideração que Portugal elaborou o mapa já quando era membro da Sociedade Real Marítima, que buscava por uma maior tecnicidade em seus mapas produzidos.

A riqueza de detalhes presente neste mapa evidencia que ele não se trata de um mero produto decorativo. Ele não possui partes coloridas, muito menos ilustrações de cruzeiros, embarcações, ou animais, muito pelo contrário, ele está preenchido por informações técnicas e de grande utilidade para pilotos que tinham costume de navegar pelo Atlântico. Algo que fortalece isso são as linhas de rumo, que se revelam elementos centrais que Fernandes Portugal fez questão de trazer nos dois mapas de sua autoria escolhidos para a dissertação. Tais linhas, como já destacado, eram de suma relevância em viagens marítimas, pois, ajudavam os navegadores a manterem um curso constante no meio do oceano e assim não se desviarem em uma direção oposta à rota estabelecida para chegar ao destino. Elas também permitiam que as embarcações pudessem traçar novas rotas de navegação favoráveis para a viagem, sendo orientados por essas linhas e com o auxílio de bússolas.

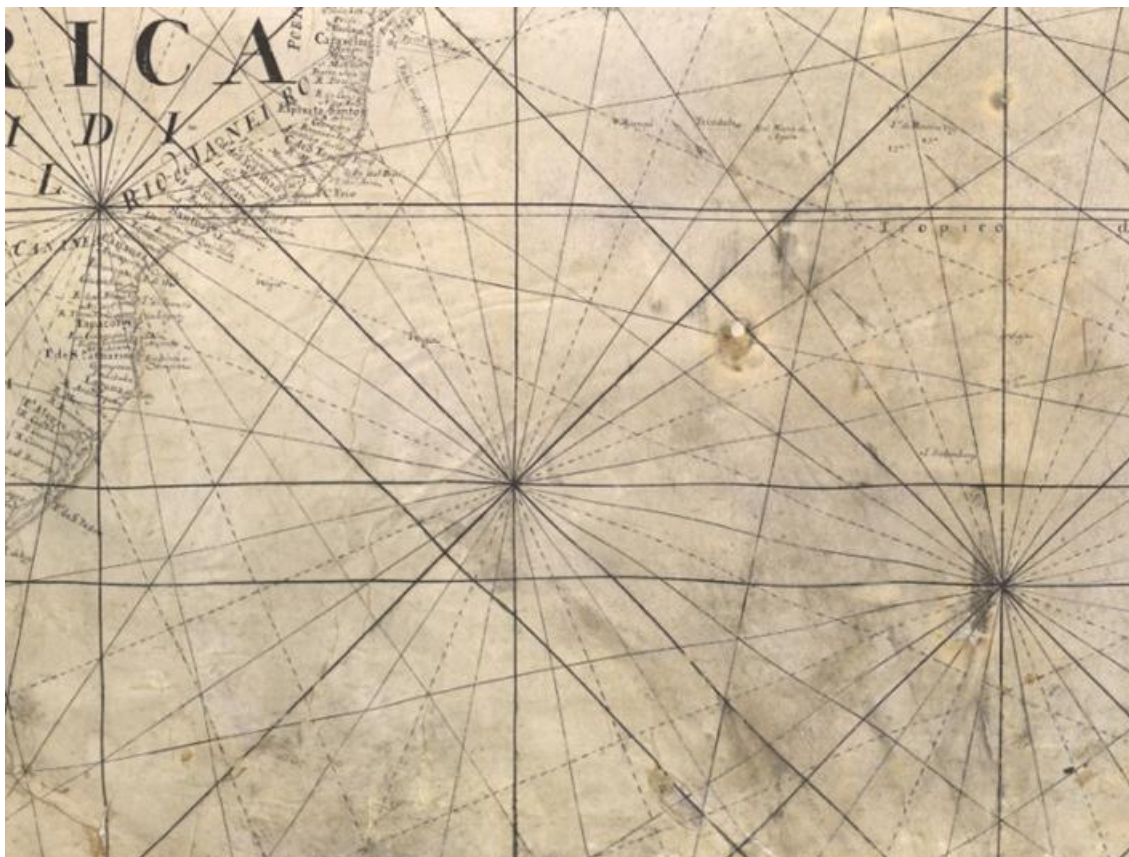


Figura 26 – Destaque da parte inferior do mapa Carta Reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal, mostrando as linhas de rumo/vento.

Além delas, outro fator que auxiliava nesse ponto, são as demarcações de escalas marinhas marcadas no mapa em linhas horizontais e verticais. Essas linhas são instrumentos técnicos destinados à medição precisa de distâncias e à conversão entre diferentes sistemas de cálculo náutico. Em especial, destaca-se em uma dessas linhas a inscrição “Escallas de Leguas Marinhas de França e Inglaterra de Vinte ao Graos”, que deixa claro a função comparativa e prática dessas escalas. Como em meados do século XVIII ainda não se tinha um sistema universal padronizado de escalas, o cartógrafo deixa claro qual ele usou para estabelecer as medidas de distância em latitude presentes no mapa.

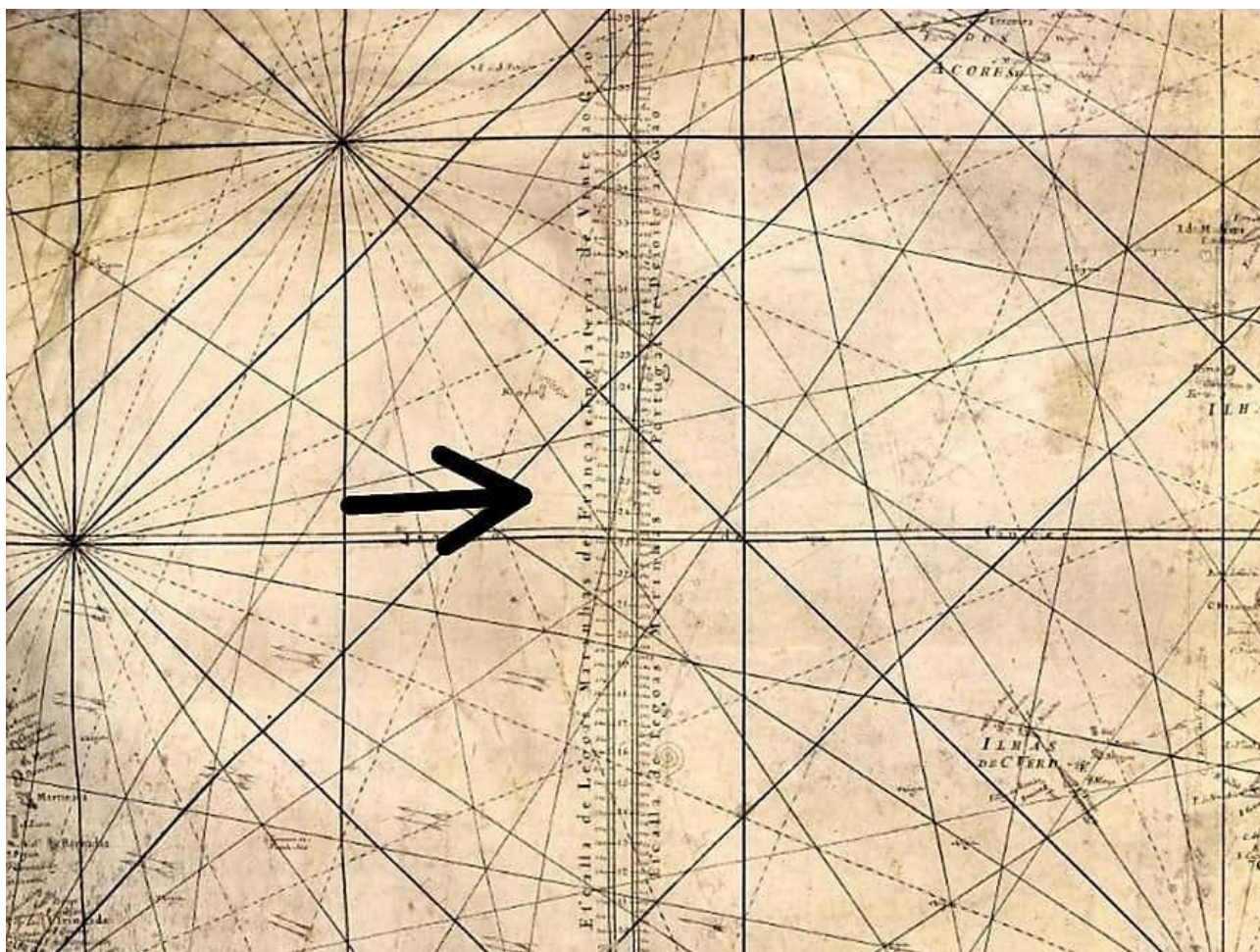


Figura 27 – Destaque para a linha que representa as escalas em léguas marinhas, presente no mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal.

Além disso, a forma como o atlântico sul se encontra mais do que no centro, mas ocupando grande parte do mapa, isso revela não somente que o foco de Portugal neste mapa era o oceano atlântico — vide o título do mapa —, como também deixa claro a importância política e econômica do Atlântico, uma vez que era o principal palco e também rota que viabilizava as questões voltadas ao comércio negreiro e também projeto colonial. O fato de muitos mapas trazerem a representação do atlântico sul revela como esse espaço, e o domínio sobre ele, foi fundamental para a viabilização do projeto colonial europeu nas Américas e África como um todo. Luiz Felipe de Alencastro segue o mesmo raciocínio ao demonstrar, na seção Ventos negreiros, no segundo capítulo de *O trato dos viventes*⁷⁶, que as correntes marítimas da costa brasileira e africana se interligavam, facilitando assim a viagem das embarcações que saíam de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro com destino a Luanda ou Costa da Mina. Esse sistema de

⁷⁶ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Ventos negreiros. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, 2000. p. 57-63.

ventos das Correntes do Brasil e de Benguela foi tão importante para as relações comerciais entre América, África e Europa que ganharam o nome de “ventos de comércio”, ou Trade Winds. E assim como destacado por Alencastro, antes de serem apenas ventos de comércio, eles eram acima de tudo ventos de comércio negroiro, pois conectavam perfeitamente os principais portos escravistas africanos e brasileiros.

Um dos aspectos iconográficos mais marcantes dessa carta, e que segue a reflexão acerca da importância do espaço atlântico, são as setas que apontam para diferentes direções ao longo do espaço oceânico, as quais não aparecem de forma tão sistemática em cartas cartográficas europeias mais antigas. Essas flechas indicam claramente direções de ventos alísios e correntes dominantes — um conhecimento prático indispensável para um piloto ou navegador que precisasse planejar uma travessia eficiente através do atlântico.

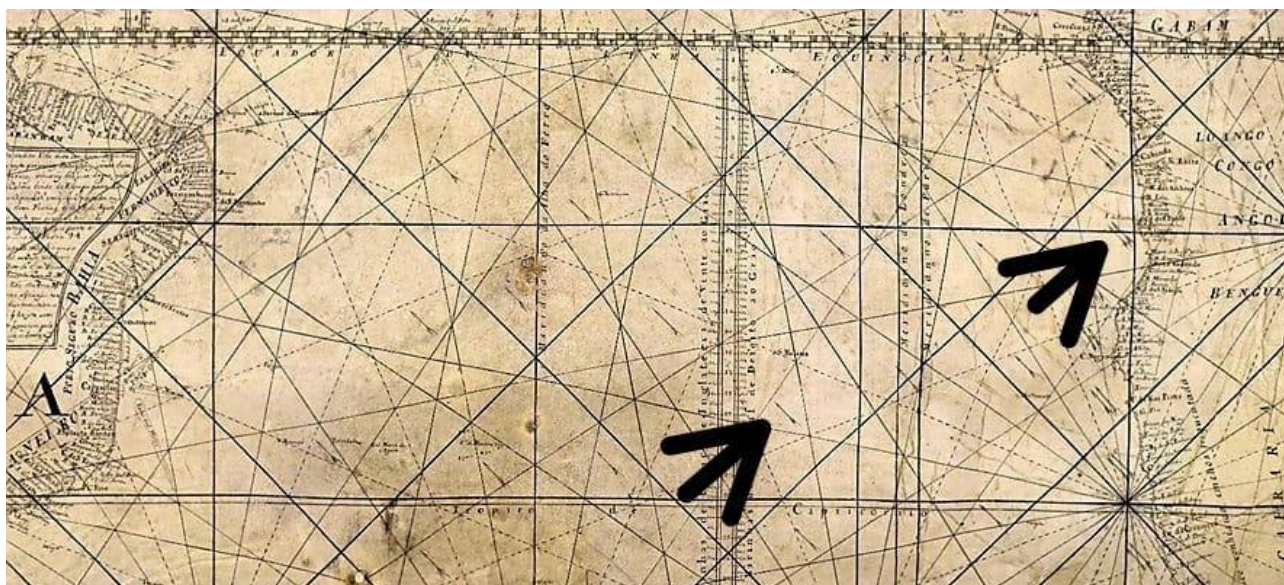


Figura 28 – Destaque das setas presentes no espaço oceânico do Atlântico Sul representando os ventos alísios no mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal.

A presença dessas flechas sugere que o mapa não foi concebido apenas como representação estática do espaço, mas como guia funcional para navegação oceânica, integrando saberes dos ventos alísios e correntes marítimas que influenciavam a passagem de navios entre África, Brasil, Caribe e Europa. A densidade de setas, isto é, a sua grande quantidade em determinadas áreas pode ser entendida como uma tentativa do cartógrafo de informar aos navegadores os padrões que encontrariam no Oceano Atlântico Sul — um conhecimento que, no contexto do tráfico, influenciava diretamente a duração das viagens e o planejamento das rotas entre portos de embarque e desembarque. Um fator que comprova isso são as legendas dispostas no mapa. Em sua maioria as legendas trazem observações e informações relacionadas

a área costeira destacada perto da legenda. Mas dentre essas legendas, uma se destaca. Ela está localizada na parte sul do mapa, dentro da América e abaixo de onde está localizado o Paraguai.

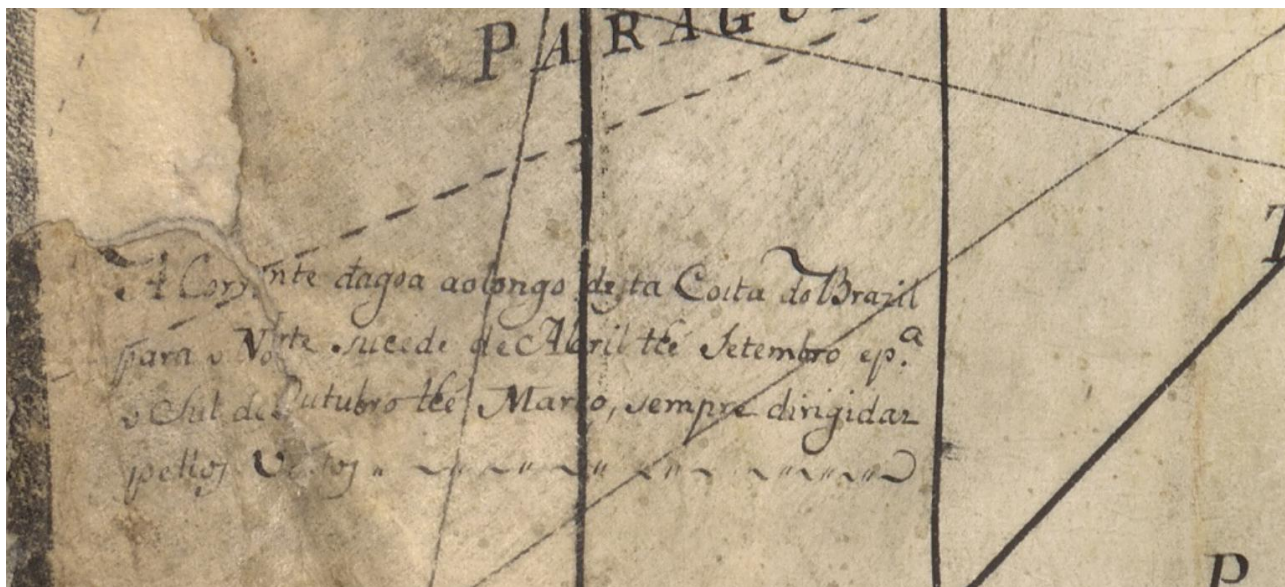


Figura 29 – Destaque do mapa "Carta reduzida do Oceano Atlântico" (1793), de José Fernandes Portugal, com foco na legenda.

A legenda segue quase apagada, mas com esforço e ajuda da transcrição feita por Jaime Cortesão — presente no livro *História do Brasil nos Velhos Mapas*, na página 377 — foi possível a leitura da informação nela presente. A legenda informa que de abril até setembro as correntes marítimas corriam para o norte, e de outubro até março corriam para o sul. Essas informações eram fundamentais, pois os comerciantes, viajantes, pilotos, marinheiros, todos organizavam suas viagens com base em calendários marítimos, observando as janelas sazonais, que seriam períodos do ano em que as correntes marítimas e ventos estariam mais favoráveis⁷⁷. A navegação pelo oceano era fortemente dependente das correntes marítimas e ventos de navegação, e justamente por isso o conhecimento dos ventos e também janelas sazonais era fundamental para a preparação das viagens. A navegação durante uma janela favorável encurtava a duração da viagem, ao passo que em uma janela de ventos contrários o tempo aumentava significativamente, e como isso os riscos inerentes à atividade eram potencializados.⁷⁸

⁷⁷ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Ventos negreiros. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, 2000. p. 57.

⁷⁸ "Para levar a cabo viagens regulares entre Metrópole e a conquista americana, devia-se observar um calendário marítimo preciso, uma 'janela' sazonal delimitada. Largava-se de Lisboa entre os dias 15 e 25 de outubro para lançar âncora em Recife cerca de dois meses mais tarde. Na volta carecia levantar velas em Pernambuco, ou Bahia, até o fim de abril para chegar a Lisboa no mês

3.5 MAPA DOS ASSENTAMENTOS EUROPEUS NA AMÉRICA DO SUL E NA COSTA OESTE DA ÁFRICA

Outro mapa que igualmente traz detalhes interessantes, não somente em relação às janelas sazonais, mas também aos ventos alísios, é o *Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa* (Mapa dos assentamentos Europeus na América do Sul e na costa oeste da África, em tradução livre) de Thomas Kitchin, datado de 1779.

Figura 30 – Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin



Fonte: <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:z603vg905>

de julho. Tais costumavam ser parâmetros ideais para essa viagem. Fora desses prazos, o tempo de cada uma das etapas da viagem dobrava — no mínimo —, com o aumento exponencial do risco da tripulação, exposta às tempestades sazonais, à sede e às doenças nas calmarias ao largo da zona equatorial africana.” (ALENCASTRO, 2000. p. 57).

Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa



Figura 31 – Destaque para evidenciar as setas presentes no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin.

Thomas Kitchin nasceu no ano de 1718 em Southwark, um distrito de Londres. Ele foi aprendiz do cartógrafo e hidrógrafo real do rei Jorge II, Emanuel Bowen em 1732. Já na década de 1740, Kitchin já estava fazendo mapas e em 1747 ele começou a trabalhar na London Magazine e nela ele produziu mais de 170 mapas. Em 1773 ele se tornou o hidrógrafo real do rei da Inglaterra. Existem poucas informações disponíveis sobre a vida de Kitchin, o que dificulta muito a ação de se pesquisar mais acerca do contexto em que ele estava inserido quando produziu seus mapas.

O mapa de Thomas Kitchin se revelou muito interessante no desenvolvimento desta pesquisa devido às informações presentes nele, mas também devido a semelhança em alguns pontos com o mapa de José Fernandes Portugal. Ao observar o mapa é possível ver que ele traz a América do Sul, parte da América do Norte, a região costeira do continente africano, e entre os continentes, o oceano atlântico, além de parte do pacífico também. Por mais que o mapa tenha sido elaborado com o intuito de destacar os assentamentos europeus nas Américas e África — vide o seu título —, ele acaba por revelar também informações cruciais para uma melhor compreensão do desenvolvimento do comércio transatlântico de escravizados. O mapa é muito detalhista, repleto de informações, apresentando nomes de cidades, principais regiões portuárias nas costas das Américas e África, possui a representação de rios importantes em cada

continente, como o rio Amazonas no Brasil, ou o rio Zaire, também conhecido como rio Congo, na região de Angola. E não somente isso, como também possui detalhes em sua representação do oceano atlântico que em muito se assemelham ao que vemos no mapa de José Fernandes Portugal. Setas espalhadas por todo o espaço do oceano atlântico e também pacífico.

O oceano no mapa de Kitchin é destacado por algumas hachuras que o preenchem em quase todas as partes. Além das hachuras, também se mostram presentes setas que indicam várias direções diferentes e que por se assemelharem bastante com o que está presente no mapa de José Fernandes Portugal, muito provavelmente indicam os ventos alísios.

Outro ponto curioso em relação às setas, e que aproxima o mapa do cartógrafo inglês com o do brasileiro, é o fato de existirem duas setas em específico, diferentes de todas as outras, localizadas entre o litoral do Rio de Janeiro e também da Bahia, que parecem se encontrar ao seguirem direções opostas. As setas que sobem em direção ao norte surgem com uma legenda contendo unicamente a palavra “April”, enquanto as setas que descem para o sul surgem com a legenda indicando “September”. Compreendendo que as setas se tratam muito provavelmente de uma tentativa de representar os ventos alísios, é inevitável a associação com a legenda presente no mapa de Fernandes Portugal, o que indica que esse mapa também buscava indicar as janelas sazonais dos ventos marítimos do litoral brasileiro.



Figura 32 – Destaque para as setas com as legendas “April” e “September” no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779) de Thomas Kitchin.

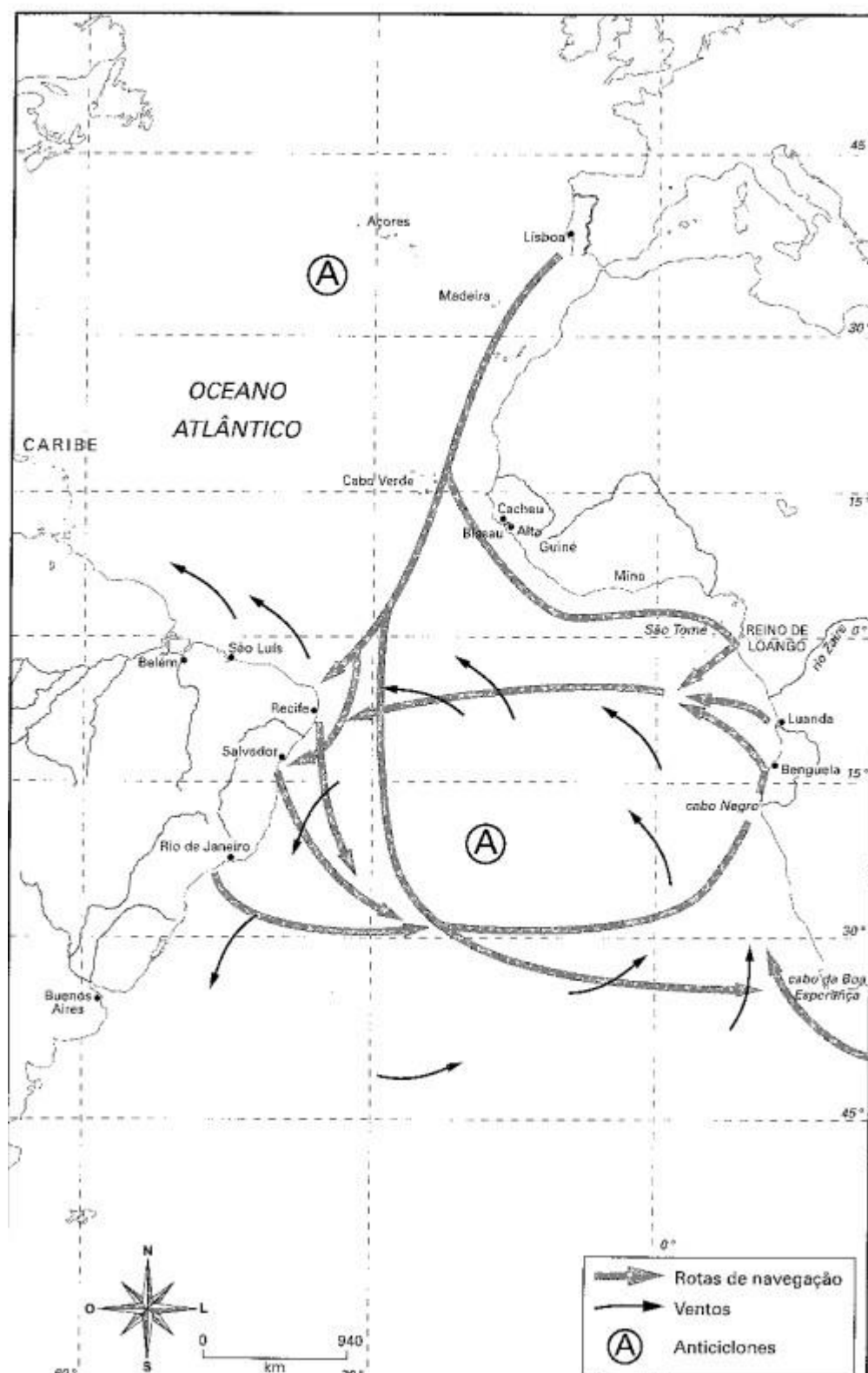
Ao se observar todos esses detalhes, especificamente acerca das setas, uma hipótese foi levantada. As setas poderiam representar as rotas de viagem que eram mais utilizadas por embarcações em viagens ultramarinas. Tal hipótese seria plausível se não fosse por dois fatos. Primeiro, as setas pareciam não seguir um padrão apropriado para representarem rotas de navegação pelo Atlântico, tais setas eram numerosas e algumas se encontravam uma de frente para a outra, o que não faria sentido imaginar a existência de rotas que não levavam a lugar nenhum. E esse argumento também é válido para o mapa de José Fernandes Portugal. O segundo fato se encontra no livro *“O trato dos viventes”* de Luiz Felipe de Alencastro, mais especificamente no capítulo 2 do livro, seção *“ventos negreiros”*⁷⁹, onde Alencastro se destrincha acerca da importância que os ventos e correntes marítimas tinham no processo das viagens através do Atlântico, uma vez que as correntes do Brasil e Benguela favoreciam muito a travessia Brasil-Angola. Nesta seção do capítulo o autor exemplifica sua tese apresentando um mapa elaborado para o livro, onde podemos ver a representação em setas do fluxo dos ventos

⁷⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Ventos negreiros. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Companhia das Letras, 2000. p. 57-63.

— que indicam a direção das correntes marítimas — e também as rotas de navegação.

Figura 33 – Mapa “Rotas de Navegação no Atlântico”, (2000)

ROTAS DE NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL



Mapa “Rotas de navegação no atlântico sul”, retirado do livro *O trato dos viventes*, no capítulo 2

intitulado “Africanos, ‘os escravos da Guiné’”, de Luiz Felipe de Alencastro.

Uma vez observado esse mapa, é possível perceber a nítida semelhança entre as setas que representam o fluxo dos ventos e as setas no mapa de Thomas Kitchin, tal semelhança que levou a hipótese de que as setas presentes no mapa representam os ventos alísios, assim como no caso de Fernandes Portugal. Uma vez que essas setas seguem a mesma precisão daqueles representadas por Fernandes Portugal, é possível afirmar que o cartógrafo brasileiro, de forma indireta, também representou os principais ventos responsáveis pelas correntes que viriam a ser chamadas de Correntes do Brasil e Benguela.

Observando o mapa de Fernandes Portugal, de Thomas Kitchin e o trecho de Alencastro citado sobre as janelas sazonais, é seguro afirmar que Kitchin muito provavelmente inseriu essa legenda no mapa, assim como Portugal inseriu a legenda acima das setas, para indicar os períodos mais indicados à navegação, principalmente para embarcações previstas para saírem a partir dos portos brasileiros.

Agora, uma válida observação deve ser feita em relação aos dois mapas. Para o leitor ou leitora atenta, que tenha tido a curiosidade de perceber a data em que os mapas de Kitchin e Fernandes Portugal foram elaborados, muito provavelmente deva ter se questionado: “Ora, se o mapa de Kitchin é mais antigo que o de Fernandes Portugal e traz setas que representam os ventos alísios, isso significa que Kitchin foi o precursor desse tipo de mapa, e não o cartógrafo brasileiro?”. O questionamento seria legítimo, mas é preciso se abrir um parêntese na reflexão para destacar que Jaime Cortesão em *História do Brasil nos Velhos Mapas* tomo II, deixa claro que José Fernandes Portugal não foi o primeiro a trazer setas que buscavam representar o sistema de ventos do atlântico, uma vez que elas já se mostravam presentes em alguns mapas mais antigos. Todavia, Cortesão concede o título a Fernandes Portugal devido à precisão técnica e científica com que os ventos são representados em seus mapas. Observando tanto o mapa de Kitchin quanto o do cartógrafo brasileiro, a diferença de precisão na representação dos ventos é nítida. Kitchin muito provavelmente fez um esforço ao buscar representar os ventos e até mesmo as janelas sazonais na costa brasileira. Todavia, o verdadeiro questionamento não deveria ser acerca de quem representou as setas primeiro, mas sim: “Por que um cartógrafo inglês faria um mapa trazendo essas informações, especificamente as janelas sazonais dos ventos da costa brasileira?”.

A falta de informações mais aprofundadas acerca da vida de Thomas Kitchin torna muito difícil o levantamento de hipóteses plausíveis, mas algo chama atenção. Em alguns sites que se dedicam em falar um pouco de Thomas Kitchin, o cartógrafo é citado como alguém que copiava

com frequência trabalhos de outros cartógrafos⁸⁰. Buscando por outros mapas de Thomas Kitchin, foi possível encontrar apenas 7 mapas — entre seus exemplares disponíveis digitalmente, ainda mais em sites que permitem acesso no país —, contando com o mapa citado nesta dissertação, que trazem tais setas representando os ventos alísios. E entre eles, o mapa aqui utilizado é o que traz uma representação mais “técnica”. Apesar da reputação de Thomas Kitchin, destacada em alguns sites, não seria muito seguro afirmar que o mesmo tenha copiado o mapa discutido aqui em questão, uma vez que a incorporação de conhecimentos geográficos presentes em cartas de outras nações não seria necessariamente uma cópia, mas sim, talvez a busca por uma maior tecnicidade na elaboração do mapa. Thomas Kitchin com certeza deve ter se inspirado e usado como referência um acervo de mapas de outras nações que ele tinha à disposição e compilado informações que julgou úteis para registrar em seu mapa, tal processo que era comum entre cartógrafos e gravadores. Isso por si só, poderia ser uma resposta para a presença das setas e detalhes acerca dos ventos alísios na costa brasileira.

Voltando a análise dos mapas, essa ênfase nas legendas e também nos ventos alísios nos dois mapas de certa forma refletem o impacto profundo que o comércio atlântico de escravizados e o processo de colonização exerceram sobre a produção cartográfica no século XVIII. Mesmo que os mapas não nomeiem explicitamente como “rotas de tráfico” as setas espalhadas pelo mapa e ligando portos entre África e Brasil, sua organização espacial, a escolha das regiões costeiras destacadas e a predominância do litoral sul atlântico e centro-ocidental africano como áreas densamente nomeadas correspondem diretamente às regiões de capturas intensivas de escravizados no final do século XVIII, o que por si só estabelece a conexão desses mapas com o comércio de escravizados.

Esses dois mapas fornecem informações que unem a atenção às costas africanas e americanas como fronteiras geográficas e econômicas integradas; e também a presença dos ventos alísios que afirmam, de forma indireta, padrões de rotas de navegação utilizadas no Atlântico.

Ao voltarmos para o mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico, de José Fernandes Portugal, é possível perceber que as setas não são a única semelhança entre os mapas, uma vez que os dois também trazem detalhes interessantes nos litorais tanto africanos como brasileiros. Além de ambos representarem em seus mapas o litoral de Table Bay, e também algumas regiões

⁸⁰ Sites onde é mencionado que Thomas Kitchin copiava mapas de outros cartógrafos:

https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_Kitchin

<https://schulte-collection.eu/174-sweden-denmark-norway-drawn-from-the-best-authorities-by-t-kitchin/>

costeiras presentes nos litorais americanos e africanos, sendo o mapa de Fernandes Portugal muito mais detalhado e com mais territórios destacados, enquanto Kitchin destaca apenas portos específicos, principalmente na costa atlântica africana.



Figura 34 – Destaque da parte inferior do mapa, destacando a costa de Table bay e Cabo da Boa Esperança. Presente no mapa Map of the European settlements in South America and on the western coast of Africa (1779), de Thomas Kitchin.



Figura 35 – Destaque para a parte inferior do mapa Carta reduzida do Oceano Atlântico (1793), de José Fernandes Portugal, com foco em Table Bay e Cabo de Boa Esperança.

Ainda acerca do mapa do cartógrafo brasileiro, o mesmo faz questão de representar muito bem as duas costas, com precisões topográficas e capitâneas, cidades e portos muito bem identificados. Mas o que chama a atenção no mapa é o destaque que Fernandes Portugal faz para algumas capitâneas e cidades, que surgem no mapa escritas com uma grafia maior em relação a outras presentes no mapa. Dentre essas em destaque, estão, de baixo para cima, Terra dos Patos, Cananea, Rio de Janeiro (a região que mais se destaca), Porto Seguro, Bahia (a segunda região que mais se destaca), Pernambuco, Pará e País dos Amazonas. Observando esses pontos, é possível se especular algumas coisas. Em primeiro lugar, a ampliação da grafia muito provavelmente está relacionada à identificação de grandes regiões ou unidades territoriais amplas, e não de localidades pontuais. Termos como *Terra dos Patos*, *País dos Amazonas* e *Pará* por não designarem de forma clara portos específicos, podem ser enxergadas no mapa como áreas extensas, percebidas como conjuntos regionais relevantes. A princípio, nada foi encontrado que destacasse a escolha do cartógrafo em representar tais regiões, uma vez que as mesmas não possuíam relação direta com o trato negreiro e nem se tratavam de grandes centros logísticos para a economia luso-brasileira da época. A escrita em letras maiores, nesse sentido, funciona como um marcador visual dessas regiões costeiras, permitindo àquele que fizesse uso do mapa compreender rapidamente a organização espacial do litoral em segmentos reconhecíveis e assim se orientar pelas linhas de rumo para chegar ao seu destino.

O fato de o Rio de Janeiro apresentar a grafia mais destacada sugere uma intenção clara de assinalar sua primazia relativa no conjunto da costa, enquanto a Bahia surge como segundo polo de destaque. O que pode nos levar a supor que a hierarquia visual apresentada no mapa, reflete uma hierarquia percebida e amplamente compartilhada no mundo luso-brasileiro do período.

No ano em que o mapa foi produzido, finais do século XVIII, o Rio de Janeiro se destacava economicamente. Segundo a pesquisa de Manolo Florentino no livro *Em costas negras*, o Rio de Janeiro exerceu um papel absolutamente central na história do tráfico atlântico de africanos para o Brasil, sendo não apenas um grande porto receptor de africanos escravizados, mas o principal eixo organizador, financeiro e redistribuidor do tráfico no Atlântico Sul, sobretudo entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Essa centralidade carioca se deu muito devido a localização estratégica, densidade mercantil, concentração de capitais e integração profunda entre tráfico, mercado interno e poder político.

Os portos do Rio de Janeiro e Bahia, como já evidenciado anteriormente na pesquisa, se beneficiavam bastante do sistema de ventos do Atlântico que facilitavam as viagens que seguiam o circuito Brasil-Angola. Mas além do sistema de ventos, essas duas capitanias também se destacavam devido às suas atividades econômicas serem muito dependentes da mão de obra africana. O porto carioca não operava apenas como ponto de entrada de mão de obra africana destinada ao consumo local, mas como um verdadeiro entreposto atlântico, capaz de articular o fornecimento de escravizados para amplas regiões do interior do Sudeste e, em certos momentos, para outras capitanias. Essa função redistributiva fazia do Rio de Janeiro o principal centro logístico do sistema escravista brasileiro naquela época, ampliando enormemente sua importância no comércio atlântico de africanos.

A expansão das plantations implicava não somente em uma maior demanda por escravos, mas também à necessidade de um mercado capaz de fornecer essa mão de obra em volumes crescentes e de forma relativamente regular. É nesse ponto que o Rio de Janeiro assume papel central, funcionando como o principal elo entre a expansão das plantations e o tráfico de africanos, fortalecendo também assim suas relações com Angola. Foi nesse período que Benguela, Cabinda, Loango, entre outros portos localizados na região Centro-Occidental Africana passaram a ganhar cada vez mais relevância para os interesses da Coroa portuguesa voltados para suprir o aumento da demanda de mão de obra escravizada. Segundo a pesquisa de Jaime Rodrigues em *De costa a costa*, é possível afirmar que Benguela se destacava como principal região fornecedora de escravizados que desembarcaram no Rio de Janeiro. E por coincidência ou não, essas mesmas regiões citadas também são representadas com grafias

destacadas no mapa de José Fernandes Portugal, o que pode fortalecer a hipótese de que tais regiões específicas em destaque foram assim representadas no mapa devido a sua importância econômica/política, o que estava diretamente relacionado ao comércio transatlântico de escravizados. Regiões como Benguela, Angola, Congo, Loango e Gabão, ganharam crescente proeminência ao longo do século XVIII, mais especificamente em meados e finais do século com o deslocamento progressivo do eixo do tráfico para a África Centro-Occidental. Angola e Benguela, em particular, tornaram-se áreas centrais para o abastecimento dos mercados coloniais americanos, especialmente o Brasil, constituindo-se como espaços profundamente integrados às rotas marítimas luso-atlânticas, o que também é evidenciado no mapa Carta reduzida da parte meridional do Oceano Atlântico ou Occidental, também de José Fernandes Portugal, trabalhada em seções anteriores.

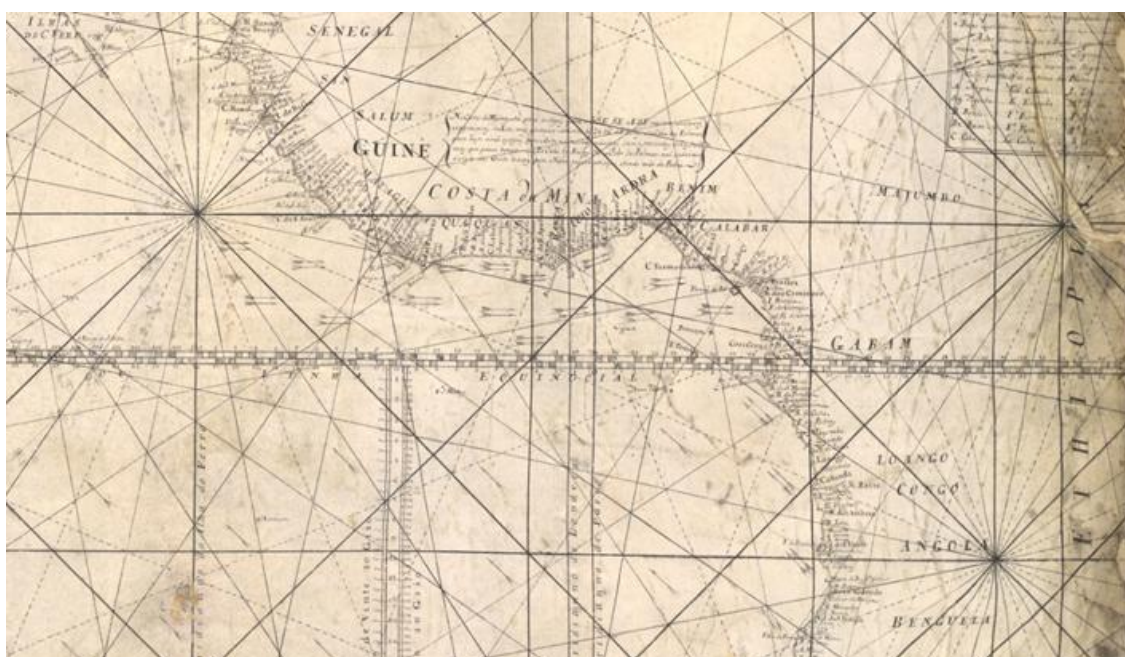


Figura 37 – Mapa "Carta reduzida do Oceano Atlântico" de José Fernandes Portugal, recortado para uma melhor averiguação das regiões em destaque com grafias maiores no litoral africano.

Em finais do século XVIII o Rio de Janeiro se tornou o principal polo de abastecimento de escravizados justamente porque reunia condições excepcionais para atender às exigências impostas pela disseminação das plantations. A cidade concentrava capitais mercantis, redes de crédito, infraestrutura portuária e uma elite de traficantes capaz de organizar expedições em grande escala. Em *A sociedade dependente da implantação de homens*⁸¹, Florentino evidencia

⁸¹ FLORENTINO, Manolo. *A sociedade dependente da implantação de homens*. In: FLORENTINO,

como a disseminação das plantations produziu não apenas um aumento quantitativo da demanda por escravos, mas também uma demanda de escravizados socialmente vistos como mais qualificados para os trabalhos braçais demandados. As unidades produtivas voltadas à exportação exigiam trabalhadores fisicamente aptos ao trabalho intensivo, o que reforçava a preferência por africanos adultos, do sexo masculino, recém-chegados e considerados mais “resistentes”. Essa preferência aprofundava o desequilíbrio demográfico das escravarias e também na capitania, pois aumentava o número de escravizados presentes lá, mas em contrapartida também alimentava um ciclo de dependência estrutural do tráfico, pois quanto mais escravizados as plantations e engenhos possuíam, mais os empreendimentos cresciam, e quanto mais cresciam, mais mão de obra era demandada. Os números eram tamanhos que entre os anos 1790 e 1793, período em que o mapa analisado foi elaborado, o Rio de Janeiro tenha recebido aproximadamente 32.770 escravizados africanos desembarcados⁸².

Outro aspecto fundamental da análise de Florentino é que a disseminação das plantations ampliava a escala do tráfico não apenas localmente, mas regionalmente. O Rio de Janeiro não abastecia apenas suas próprias unidades produtivas, mas funcionava como entreposto redistribuidor de africanos para áreas em expansão agrícola. A intensificação da produção em regiões do interior fazia com que o porto carioca se tornasse um espaço de passagem obrigatório da mão de obra escravizada, consolidando sua posição como centro organizador do mercado interno de escravos. Dessa forma, a expansão das plantations e o fortalecimento do Rio de Janeiro como polo do tráfico reforçavam-se mutuamente, e também reforçava o poder econômico e político dos grupos sociais que delas se beneficiavam. Proprietários rurais, comerciantes e traficantes frequentemente integravam redes de parentesco, crédito e negócios, criando uma elite escravista cujos interesses convergiam para a manutenção do tráfico⁸³. O aumento da demanda por escravizados, nesse sentido, não era apenas resultado da disseminação das plantations, mas também expressão de um projeto social e econômico compartilhado por esses grupos.

Os traficantes sediados no Rio, muitas vezes por terem relações com a elite que se beneficiava do tráfico, dispunham de recursos financeiros, redes de crédito e conexões comerciais que lhes permitiam controlar não apenas o desembarque, mas também o próprio

Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. Editora Unesp, 2014, p. 25-31.

⁸² FLORENTINO, Manolo. Quantos?. In: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. Editora Unesp, 2014, p. 42-50.

⁸³ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Editora Record, 1998.

circuito atlântico do tráfico. Florentino demonstra que essa elite traficante carioca estava profundamente integrada ao mercado urbano e às demais atividades mercantis. Muitos dos principais comerciantes de escravizados atuavam simultaneamente no comércio de gêneros coloniais, no crédito, na especulação imobiliária e em outras formas de investimento típicas de uma economia mercantil e rentista. Essa diversificação não diminuía a importância do tráfico, mas, ao contrário, reforçava sua centralidade como setor privilegiado de acumulação endógena. Os lucros obtidos com o comércio de africanos alimentavam outras atividades econômicas, enquanto estas, por sua vez, fortaleciam a capacidade financeira dos traficantes de sustentar novas expedições. A relação entre o Rio de Janeiro e o tráfico era, portanto, constitutiva: a cidade crescia, enriquecia e se hierarquizava socialmente a partir do comércio de almas.

Portanto, com base nessas informações e reflexões propostas, se formos supor que José Fernandes Portugal quis destacar certas capitanias, principalmente a do Rio de Janeiro, cuja grafia é a maior entre as capitanias, devido a sua relevância econômica ou política, é portanto inevitável reconhecer que, mesmo que de forma indireta, o que o cartógrafo está evidenciando é a capitania que mais lucrava com o comércio transatlântico de escravizados no período em que o mapa foi elaborado. Todavia, é importante considerar uma motivação também de ordem prática e gráfica, para além daquela que carrega significados políticos e econômicos. Em mapas de grande extensão, como a de Fernandes Portugal, o uso de grafias maiores para determinados nomes evita a saturação visual do mapa e melhora a legibilidade geral, uma vez que a região costeira se encontra repleta de topônimos. Ao destacar apenas alguns topônimos-chave, o cartógrafo cria uma hierarquia visual que orienta a leitura sem sobrecarregar o espaço com informação textual excessiva.

4 CONCLUSÃO

A cartografia é uma fonte essencial para o comércio transatlântico de escravizados.

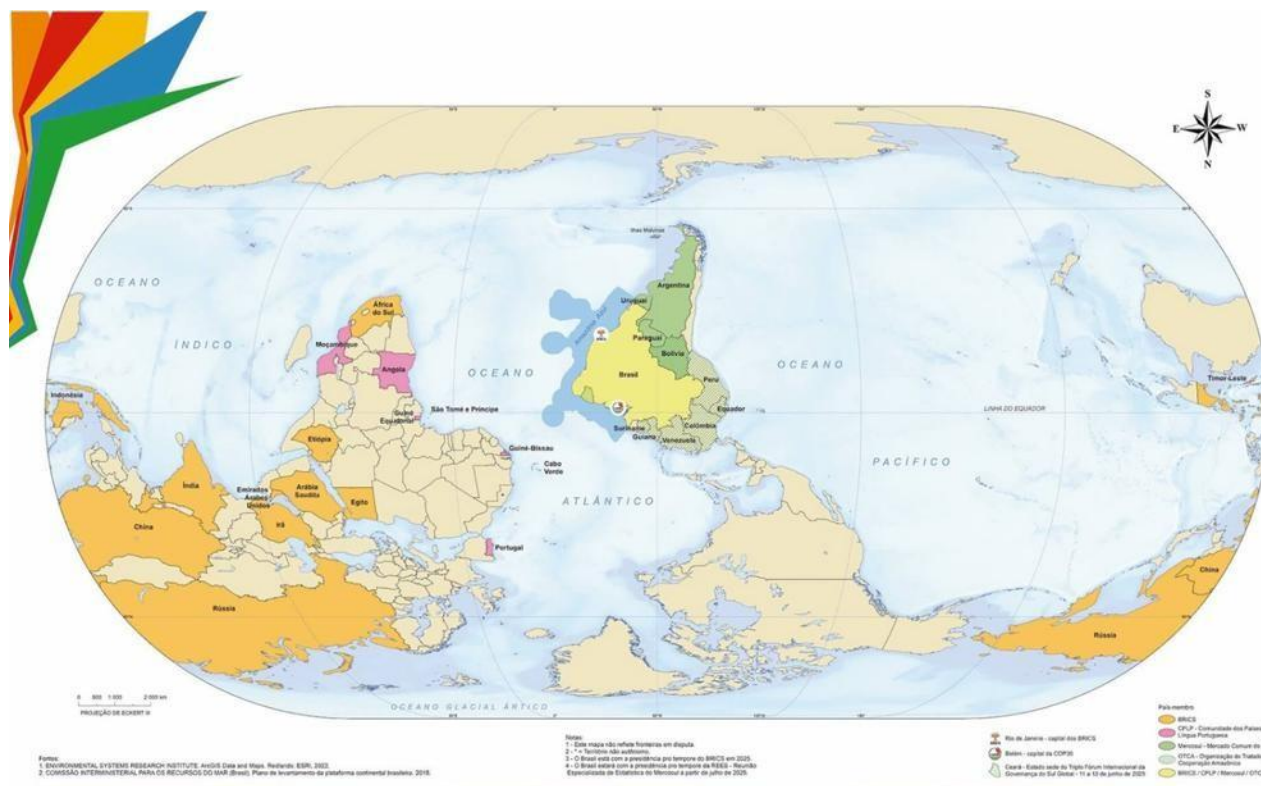
No decorrer da dissertação pôde ser evidenciado que os mapas são muito mais do que papéis de parede ou apenas ferramentas de localização e representação de um espaço geográfico. Os mapas são fontes, documentação histórica rica em detalhes e intencionalidades, objetos não isentos, mas frutos do contexto histórico, meio que os cercam, assim como das intenções e ideais do cartógrafo. Elas podem servir como ferramentas de discursos de poder, seja ele político, religioso ou militar.

Como fonte que carrega discursos e intencionalidades, a cartografia foi de grande relevância no período de expansão marítima europeia e colonialismo nas Américas e África, entre os séculos XV e XIX. Sendo instrumentos técnicos indispensáveis para a navegação de longo curso, e que com o avanço das técnicas náuticas nos reinos de Portugal e também Espanha, passaram a se tornar cada vez mais precisas e técnicas, traduzindo o espaço marítimo e facilitando viagens transoceânicas. Com o desenvolvimento das atividades coloniais nas Américas e África e também com a crescente relevância econômica da atividade escravista, os mapas se tornaram ferramentas cada vez mais relevantes comercialmente e também para interesses políticos. O grande incentivo da Coroa portuguesa, em meados do século XVIII, para a produção de mapas mais cientificamente técnicos e práticos, trazendo detalhes e informações voltados aos interesses econômicos e políticos, é uma grande prova da importância que essas fontes ganhavam e também uma evidência de sua relação com o comércio transatlântico de escravizados e desenvolvimento do projeto colonial português nas Américas e também no continente africano.

Ao longo da dissertação, alguns mapas produzidos no período em que a documentação cartográfica ganhava cada vez mais importância política, e também no momento em que o comércio de escravizados aumentava gradativamente cada vez mais em questões numéricas, foram selecionados para evidenciar a importância da cartografia para os estudos do tráfico negreiro. Com base em tudo o que foi apresentado até então, ficou claro que os mapas são fontes ricas devido a quantidade de informações que podem ser adquiridas por meio da análise e investigação de seus detalhes. Mapas são discursos de poder ao mesmo tempo que são ferramentas de localização e orientação geográfica. Ao mesmo tempo em que guiam, eles também fortalecem narrativas, ideais políticos e o contexto histórico do período em que foram elaborados, além de construírem graficamente a forma como determinado território será visto, mesmo que tal representação distorça a realidade a favor da construção de uma narrativa

política. Nos dias atuais ainda vemos tal fenômeno com mapas-mundi que fazem questão de passar uma mensagem, como o exemplo do mapa criado pelo IBGE em comemoração a presidência do Brasil no BRICS, onde podemos ver o Brasil no centro e a América do Sul surgindo no topo.

Figura 38 – Mapa-múndi – O Brasil no Mundo - Triplo Fórum Internacional da Governança do Sul Global (2025), IBGE



Fonte: <https://brics.br/pt-br/noticias/ibge-lanca-mapa-mundi-invertido-em-celebracao-a-presidencia-brasileira-do-brics>.

No processo de análise do mapa Atlântico Sul com as costas de África e do Brasil (1643), de João Teixeira Albernaz I, ficou evidente o processo de formação de narrativas para interesses políticos. Quando o mesmo escolhe por excluir a presença do islamismo, de grupos étnicos e povos africanos, e opta por destacar a forte presença da Coroa portuguesa na costa sulamericana e africana por meio de brasões, bandeiras e cores, ele está optando por construir uma imagem que legitima a soberania portuguesa e seu domínio e controle sobre os continentes africanos e americanos.

Uma vez que a cartografia é enxergada como fonte histórica e devidamente questionada como tal, detalhes ainda mais enriquecedores costumam chegar à luz. No processo de análise dos mapas, também foi possível observar algumas características recorrentes nos mapas escolhidos e produzidos entre os séculos XVIII e XIX, como topônimos, setas no espaço

oceânico, destaques na representação de algumas regiões. Quando observamos os topônimos, eles acabam por elucidar a presença europeia em grande parte do litoral africano e também o sistema colonial nas Américas. Ao observar o mapa de Richard William Seale, *A new and correct Map of the coast of Africa*, foi possível compreender as disputas políticas que ocorriam entre as potências europeias pelo controle do litoral africano. Em todos os mapas trazidos para análise na segunda seção do capítulo 2, foi possível perceber uma representação bem detalhada do litoral africano, com nomes de reinos, cidades e principais portos bem destacados nos mapas de José Fernandes Portugal, além de identificação de povoados e organizações políticas africanas, como visto no mapa de Seale.

Cada um desses topônimos elucida postos estratégicos onde Coroas europeias estavam estabelecidas e realizavam negociações comerciais, armazenamento de mercadorias e embarque de pessoas escravizadas. A presença de nomes e cidades africanas, para além de fortes e assentamentos europeus, apontam para organizações políticas africanas, e também as relações comerciais que eram estabelecidas entre povos nativos e comerciantes europeus, uma vez que o tráfico negreiro não se sustentava apenas por imposição externa, mas dependia de alianças, conflitos e negociações com autoridades locais. Assim, esses mapas acabam por evidenciar uma geopolítica complexa, na qual o poder europeu coexistia com estruturas políticas africanas consolidadas. A forte presença dos portos da região de Angola, destacados nos mapas trazidos para a pesquisa, deixam bem claro essas estruturas políticas, revelando a importância que tal região tinha para as Coroas britânica e principalmente portuguesa, uma vez que grande parte dos africanos escravizados vieram da região Centro-Ocidental africana⁸⁴.

Quando os mapas de José Fernandes Portugal destacam portos com uma grafia maior em relação a outros no litoral brasileiro e africano, e o mapa de Thomas Kitchin também traz essas mesmas regiões, a fonte cartográfica está evidenciando as logísticas fundamentais do comércio atlântico em finais do século XVIII e início do XIX, e, indiretamente deixando claro quais eram os portos que mais estavam envolvidos com o tráfico negreiro. Por mais que os mapas não tragam uma legenda direta que explicita a importância de regiões como Loango, Benguela, Congo, Gabão, Costa da Mina, Guiné, além de portos escritos com grafias menores, como Cabinda e Malembo, ao comércio de escravizados, seria muito plausível afirmar que tal relação estaria nas intenções do cartógrafo, uma vez que elas estão presentes, é possível supor de forma contundente que havia uma demanda para que tais regiões estivessem lá, assim como o recorte feito por Fernandes Portugal no mapa Carta reduzida da parte meridional do Oceano

⁸⁴ Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates/>.

Atlântico ou Occidental (1802), com certeza foi fruto de uma necessidade das dinâmicas do comércio atlântico. As regiões destacadas, principalmente Luanda e Benguela estavam excepcionalmente envolvidas no comércio de escravizados para o Brasil e se destacavam justamente por causa desse comércio. O destaque ou presença de regiões como Rio de Janeiro e Bahia é também significativo, uma vez que eram regiões economicamente importantes e que foram as que mais receberam escravizados no Brasil, sendo o século XVIII o período em que a quantidade de escravizados desembarcados mais se intensificou.

Outro aspecto a se destacar é a representação do espaço oceânico nos mapas analisados, que acaba por trazer elementos fundamentais para a compreensão da lógica operacional do comércio atlântico. Algo que se destacou nos mapas, foi o fato do Oceano Atlântico não surgir como um espaço vazio entre continentes, mas sim como um espaço estruturado por rotas reguladas por linhas de rumo, regimes de ventos e correntes marítimas representados por setas e anotações indicando o processo de navegação pelo atlântico. Informações essas que de alguma forma acabam por dialogar e elucidar as dinâmicas do tráfico negreiro.

As setas presentes nos três mapas, de forma direta ou indireta sempre acabavam por indicar as direções dos ventos predominantes no Atlântico Sul, informações náuticas essas que eram fundamentais no processo de travessia de navios pelo oceano. Mapas que assinalam correntes, períodos em que os ventos marítimos estavam mais calmos ou favoráveis para determinadas viagens (janelas sazonais) revelam preocupação com a eficiência da navegação, e em alguns casos, como no mapa de Fernandes Portugal, trazendo outros detalhes como linhas tracejadas que destacam a trajetória que a embarcação deve fazer, as referências visuais de terra firme ao qual ela deve se atentar, além de detalhes relativos a bancos de areia e pontos de ancoragem segura. Todas essas informações eram de grande importância para o comércio negreiro, uma vez que o piloto precisava ter conhecimento de tais questões climáticas e também rotas para a realização correta e segura do embarque de escravizados. Todos esses pontos evidenciados pela cartografia ajudam a compreender o quão organizado era o comércio intercontinental, do qual o tráfico negreiro era componente central.

A representação oceânica também torna visível o trato bilateral Brasil-África, uma vez que as principais regiões representadas são sempre o litoral brasileiro e africano. Ao analisar mapas destacados, com exceção do mapa de Seale, observa-se que a disposição espacial, os topônimos destacados, a representação do oceano e a ênfase nos portos revelam uma conexão estrutural e contínua entre as duas margens do Atlântico Sul. Primeiramente, a representação conjunta do litoral centro-ocidental africano e do litoral brasileiro em um mesmo campo visual cartográfico fortalece a percepção de complementaridade entre essas regiões. Portos como

Luanda e Benguela, na África, aparecem articulados visualmente ao Rio de Janeiro, Salvador, Pernambuco, no Brasil. Essa disposição não é casual e reflete a consolidação de um eixo comercial transatlântico que conectava áreas fornecedoras de escravizados na África a centros coloniais consumidores de mão de obra nas Américas.

O sistema bilateral também se manifesta na forma como o Atlântico Sul é representado como eixo central nos mapas aqui analisados, surgindo como um espaço funcional e de certa forma protagonistas das dinâmicas comerciais que conectam os dois continentes. Assim, os mapas comprovam a relação bilateral Brasil–África ao apresentar graficamente um sistema de interdependência econômica e logística. A representação nos mapas de portos africanos de embarque e portos brasileiros de desembarque, a indicação de rotas estáveis no Atlântico Sul e orientações para o processo de travessia entre os dois continentes revelam que essas regiões estavam integradas por redes comerciais ativas, e assim o mapa atua como testemunho gráfico da profunda interdependência histórica entre essas duas margens do Atlântico.

É igualmente relevante notar que, no século XVIII, a cartografia incorporava crescente precisão científica, com o uso sistemático de coordenadas geográficas e medições de longitude. Essa sofisticação técnica, que se mostra presente nos mapas analisados, não apenas aprimorava a navegação, mas contribuía para a institucionalização do comércio atlântico, uma vez que com tais técnicas espaço oceânico passava a ser concebido como território mensurável e administrável, apto à circulação regular de mercadorias e pessoas. Ao se dominar cartograficamente o oceano — o convertendo em superfície esquematizada por linhas, direções e coordenadas — os mapas transformavam a travessia transatlântica em empreendimento técnico controlável. Esse processo de racionalização visual acabou por contribuir para a legitimação e organização do tráfico negreiro, integrando-o à lógica mercantil e imperial.

Por fim, cada um dos pontos articulados ao longo da análise dos mapas serviu para destacar a riqueza dos mapas como fontes históricas para a temática e a forma como ela abrange os debates e análise do tráfico negreiro. Por mais que tal importância tenha sido elucidada, ainda é preciso responder o porquê dos mapas não serem geralmente utilizados como fontes primárias em pesquisas voltadas para o comércio transatlântico de escravizados.

É preciso primeiro destacar que tal questionamento não presume que os mapas não sejam utilizados como fontes ou algo neste aspecto, todavia, ela surge justamente da conclusão do quão ricas são essas fontes ao serem tratadas e questionadas como os documentos que são. O questionamento também não busca afirmar que os mapas estão ausentes em pesquisas voltadas para o tráfico negreiro, uma vez que em muitos casos os mapas estão presentes, todavia, não como fontes primárias, mas como fontes secundárias, onde as informações

presentes nos mapas não são necessariamente problematizadas e nem investigadas a fundo. Os mapas dizem muito sobre o contexto de sua época, mas trazem luz acerca do comércio de escravizados, todavia, tal relação não é algo muito fácil de ser observada ou feita. Com o decorrer da pesquisa, foi possível chegar a algumas conclusões acerca do porquê dos mapas não serem trabalhados com frequência como fontes primárias para o comércio de escravizados.

Como primeiro ponto, podemos destacar a crença de que para que um mapa fosse usado diretamente como fonte primária em uma pesquisa concentrada na temática do tráfico negreiro, seria necessário que o mapa estivesse estreitamente relacionado ao comércio, isto é, deveria ter sido produzido diretamente com o objetivo de destacar de forma proposital algo relacionado ao tráfico. Tal crença diminui a potencialidade do mapa como documento e impede, muitas vezes de forma inconsciente, que muitos pesquisadores e pesquisadores se questionem sobre como tal documento ajuda a compreender o comércio de escravizados. Como destacado ao longo da dissertação, os mapas foram produzidos em um contexto de desenvolvimento do tráfico negreiro, que de certa forma influenciou o aumento da produção de mapas entre os séculos XVIII e XIX, portanto, seria muito difícil encontrar um mapa que não comunicasse absolutamente nada que estivesse relacionado ao tráfico de escravizados ou sistema colonial nas Américas. Mapas são políticos, e nos anos de desenvolvimento do colonialismo eles foram mais do que nunca, e com certeza eles seriam fundamentais não somente para melhor compreender as dinâmicas da escravidão, como também do processo de colonização. Através dos mapas é possível observar o momento em que nações, povos, reinos se tornaram conhecidos; é possível se observar os principais portos relacionados ao comércio de escravizados; é possível observar o momento em que os portos de Moçambique, por exemplo, passaram a se tornar cada vez presentes e se questionar como isso dialoga com o período de tráfico ilegal de escravizados em meados do século XIX; assim como seria possível se observar o processo de transformação da demografia das nações colonizadas, e através disso compreender as disputas políticas por domínio de território, etc. Alguns pontos aqui destacados não foram explorados na dissertação, pois se distanciariam bastante do tema, todavia, são pontos interessantes que podem ser aprofundados através da análise da documentação cartográfica e que estão relacionados a escravidão e sistema colonial.

O segundo ponto que explica o fato dos mapas não serem lembrados como fontes para o tráfico de escravizados, seria a falta de reconhecimento da potencialidade dos mapas como fontes históricas. Por mais que dentro da historiografia se tenha o conhecimento do campo da cartografia histórica e dos mapas como fontes históricas, os historiadores fora deste campo ainda assim insistem em deixar os mapas históricos em segundo plano, muitas vezes os

enxergando como ilustrações para preencher as páginas de livros, artigos ou servirem como capas bonitas para possíveis livros didáticos ou até mesmo acadêmicos. É preciso esclarecer que isso não se trata de uma crítica pessoal aos colegas historiadores que não fazem uso da fonte dos mapas para trabalhar o tráfico atlântico, afinal de contas, tudo dependerá das motivações, interesses e questionamentos que guiam a pesquisa de cada um. O ponto que se critica aqui é o esquecimento dos mapas como fontes primárias em pesquisas voltadas para o comércio de escravizados. Esse esquecimento pode muito bem ser fruto de um pensamento inconsciente de desassociação dos mapas como fontes para a pesquisa histórica e mais relacionados a fontes para pesquisas no campo da geografia. Ainda que com a Escola dos Annales tenha se estabelecido um aumento acerca daquilo que pode ser reconhecido como fonte histórica, ainda assim existe uma valorização muito mais elevada da fonte escrita em relação a outros tipos de documentos. O que ocorre aqui com a cartografia, também ocorre com a oralidade, fotografia, que geralmente são mais lembrados e associados ao campo do jornalismo e não diretamente ao campo das pesquisas históricas.

Como terceiro ponto, se destaca a possibilidade das respostas trazidas pelo mapa ao ser questionado, como documento, não trazerem luz para o tema do tráfico. Quando se trata da temática do comércio de escravizados, não podemos negar o fato de ser uma tarefa árdua a de conseguir enxergar o que o mapa trará de eficiente e interessante acerca do tema. E em alguns casos, talvez o mapa de fato não trará nada de relevante. A verdade é que muitos mapas não farão referências diretas ao comércio de escravizados, o que não significa que mapas do gênero não existam, todavia, os mapas que mais auxiliam pesquisas nesta temática, são aqueles que trazem representações do litoral, do espaço oceânico, dos continentes ou de uma capitania ou região diretamente relacionada ao tráfico. E ainda assim, representações cartográficas muito específicas como estas podem acabar por não trazer luz a novas perspectivas acerca do tema.

Esse terceiro ponto pode ser um fator forte que justifique o porquê dos mapas serem pouco trabalhados para estudar o comércio de escravizados, pois realizar tal pesquisa associando essa fonte ao tema, exige um grande tempo de pesquisa e análise de mapas e também contexto dos cartógrafos para que se possa extrair de fato aquilo que o mapa traz como discurso e também como tal discurso pode elucidar o tráfico. E como evidenciado de forma prática por essa dissertação, em muitos casos a associação será de forma muito mais indireta do que uma intenção proposital do cartógrafo em dialogar seu mapa com o comércio de escravizados, como no caso do mapa de Thomas Kitchin analisado no capítulo 2. Todavia, assim como também foi exemplificado nesta dissertação, uma vez que os mapas certos são selecionados e devidamente questionados, se tornam fontes ricas para se compreender o comércio transatlântico de

escravizados.

A cartografia contribui significativamente para os estudos acerca do comércio transatlântico de escravizados, uma vez que complexificam e enriquecem ainda mais os debates historiográficos acerca do tema, principalmente por serem um tipo de documentação diferentes das fontes textuais tradicionais. Os mapas analisado para esta pesquisa constituem registros técnicos produzidos no contexto das práticas de navegação, administração territorial colonial, e da circulação marítima e desenvolvimento do comércio atlântico, e, por essa razão, oferecem acesso a dimensões do tráfico atlântico que podem dialogar com os registros administrativos, relatos narrativos ou documentação comercial da época. Os mapas analisados, ao fornecerem uma representação sistemática do espaço oceânico e das regiões costeiras envolvidas nesse sistema, eles ampliam o escopo analítico da pesquisa, permitindo a consideração de aspectos geográficos, náuticos e estratégicos que estruturaram o funcionamento das conexões atlânticas.

Uma das principais contribuições da cartografia reside na possibilidade que ela traz de compreender o tráfico atlântico dentro das condições concretas de navegação através do Atlântico, apresentando detalhes que evidenciam o ambiente físico no qual as embarcações se deslocavam, como também comprovam a forma como o conhecimento náutico constituía um fator decisivo para a realização das travessias oceânicas em segurança. As notas presentes nos mapas evidenciam o cenário de troca de informações entre pilotos no intuito de facilitarem cada vez mais o processo de travessia do Atlântico e efetivação das atividades comerciais, o que revela a importância desse espaço e a forma como atuou como rota para o comércio negro. Além disso, a cartografia contribui para complexificar ainda mais os debates historiográficos ao evidenciar que tais fontes conseguem provar que o tráfico atlântico estava inserido em um sistema mais amplo de circulação marítima, que envolvia múltiplos territórios, diferentes tradições náuticas e uma ampla rede de conexões geográficas entre Brasil e África. Portanto, a cartografia demonstra que as travessias oceânicas não ocorriam de forma isolada, mas integravam um conjunto estruturado de percursos e referências espaciais amplamente reconhecidas pelos navegadores.

A cartografia histórica contribui para ampliar o horizonte interpretativo dos estudos sobre o tráfico atlântico ao fornecer uma perspectiva centrada na dimensão espacial e técnica das conexões marítimas. Ao registrar as condições geográficas da navegação, a localização de pontos costeiros estratégicos, e também trazer de forma gráfica as relações e disputas políticas do espaço atlântico, os mapas permitem aos pesquisadores examinar aspectos estruturais que sustentaram o funcionamento das redes atlânticas, essas que eram alimentadas pelo comércio negro. Dessa forma, a cartografia não apenas pode complementar outras fontes documentais,

mas também introduz novas possibilidades de análise, permitindo compreender o tráfico atlântico em sua dimensão geográfica, náutica e estratégica, e evidenciando o papel central do espaço atlântico sul como elemento constitutivo desse sistema histórico.

Para concluir, a dissertação tinha como objetivo mostrar como os mapas elucidam o comércio de escravizados ao revelar sua dimensão espacial, logística, técnica e política, permitindo compreender o tráfico como um sistema global sustentado por redes marítimas, saberes cartográficos e relações políticas atlânticas. Por meio das fontes cartográficas, se espera que o objetivo tenha sido atendido, e que a pesquisa sirva de inspiração para outros pesquisadores que tenham enxergado as potencialidades da cartografia para os estudos voltados ao comércio transatlântico de escravizados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AJAYI, J. F. Ade. **Christian Missions in Nigeria 1841-1891: The Making of a New Élite**. 1965.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BICALHO, Maria Fernanda Batista. **Monumenta Brasiliae: O Império Português no Atlântico-Sul**. Tempo, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 267-273 2001.
- BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o Ofício de Historiador**. Zahar, 2002.
- CARVALHO, Flávia Maria de. **O Reino do Ndongo no Contexto da Restauração: Mbundus, Portugueses e Holandeses na África Centro Ocidental**. Sankofa – História da África e de Estudos da Diáspora Africana, São Paulo, Ano IV, n. 7, p. 7-28, jul. 2011.
- CASTILLO, Javier Matienzo. **La encomienda y las reducciones jesuíticas de América meridional**. Temas Americanistas. Sevilha: Departamento de Historia de América; Universidad de Sevilla, n. 21, p. 66-84, jul-dez, 2008.
- CORTESÃO, Jaime. **História do Brasil nos velhos mapas: tomo I**. Fundação Alexandre de Gusmão, 1965.
- CORTESÃO, Jaime. **História do Brasil nos velhos mapas: tomo II**. Brasília: FUNAG, 2022.
- CURTIN, Philip D. **The Atlantic slave trade: a census**. University of Wisconsin Press, 1969.
- DIKE, Kenneth Onwuka. **Trade and politics in the Niger Delta, 1830-1885: an introduction to the economic and political history of Nigeria**. 1956.
- DE SOUZA, Talita Tavares Batista Amaral. **Escravidão interna na África, antes do tráfico negreiro**. Revista Vértices, v. 5, n. 2, p. 11-24, 2003.
- FERREIRA, Roquinaldo; REGINALDO, Lucilene. **Vida e morte de um príncipe do Congo: Nicolau de Água Rosada e o fim do tráfico de escravizados na África Centro-Occidental**. Afro-Ásia, n. 65, p. 246-280, 2022.
- FERNANDES, Maria Cristina da Silva. **Cartografia do comércio atlântico de escravos entre a África e a América Portuguesa entre os séculos XVI e XIX**. 2013. Monografia (Bacharel em Geografia) – Faculdade de Geografia – Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- FURTADO, Júnia Ferreira. **O mapa que inventou o Brasil**. Versal Editores, 2013.
- FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX**. Editora Unesp, 2014.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Editora Record, 1998.

GARCIA, Elisa Frühauf. **Quando os índios escolhem os seus aliados: as relações de "amizade" entre os minuanos e os lusitanos no sul da América portuguesa (c. 1750-1800).** *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 24, p. 613-632, 2008.

HARLEY, J. B. **Deconstructing the map.** *Cartographica*. v. 26, n. 2, p. 1-20, 1989.

HARLEY, J. B. **The New Nature of Maps:** Essays in the History of Cartography. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001.

HARLEY, Brian. **Mapas, saber e poder.** *Confins* [online], v. 5, p. 2-24, 2009.

INIKORI, J. E. **A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico.** In: Bethwell Allan Ogot (ed.). *História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII*. Brasília: UNESCO, 2010. v. 5, p. 91-134.

KANTOR, Iris. **O tráfico negreiro na cartografia luso-afro-brasileira: a circulação da informação geográfica no Atlântico Sul.** *Revista USP*, São Paulo, n. 113, p. 81-102, abr./mai./jun. 2017.

KANTOR, Iris. **Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850).** *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, v. 17, p. 39-61, 2009.

KUYKENDALL, Ronald. **Hegel and Africa: An evaluation of the treatment of Africa in the philosophy of history.** *Journal of Black Studies*, v. 23, n. 4, p. 571-581, 1993.

KLEIN, Herbert S. **O comércio Atlântico de escravos: Quatro séculos de comércio escravagista.** Editora Replicação Lda, 2002.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia.** Brasiliana, 1968.

LOVEJOY, Paul E. **A escravidão na África: Uma história de suas transformações.** Editora Record, 2002.

LOVEJOY, Paul E. **The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa: A Review of the Literature**¹. *The Journal of African History*, v. 30, n. 3, p. 365-394, 1989.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. **Mercês e cartografia no governo do Império Marítimo Português: o caso de João Teixeira.** *Navigator*, v. 7, n. 14, p. 32-45, 2011.

LUÍS, Camila Cristina. **Atlântico Sul: perspectiva global e a busca pela autonomia regional.** *Tensões Mundiais*, Fortaleza, v. 12, n. 22, p. 79-112, 2016.

Marinha do Brasil, 11 dez. 2017. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-nauticas>. Acesso em: 6 maio 2026.

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

MUNANGA, Kabengele. **Por que ensinar a história da África e do negro no Brasil de**

hoje?. Revista do Instituto de Estudos brasileiros, p. 20-31, 2015.

NOGUEIRA, Magali Gomes. **Portulanos, Presente de Reis**. Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG, v. 20, n. 2, p. 5 2012.

OLIVEIRA, Cêurio de. Dicionário cartográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 1983. p. 13.

OLIVEIRA, Cêurio de. Dicionário cartográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 1983. p. 95.

PIMENTA, Aspirante Victor Teles. **Rio de Janeiro: a cidadela do atlântico sul**. Revista de Villegagnon, 2011.

REDIKER, Marcus. **O navio negreiro**. Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José. **Presença negra: conflitos e reencontros**. In: VAINFAS, Ronaldo (org.). Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. p. 79-99.

RIBEIRO, Ester Tomás Natal; DE SÁ, Lucilene Antunes Correia Marques. **Mapeamento histórico sobre tráfico de escravos em África**. *Revista Brasileira de Cartografia, Rio de Janeiro n.67/4, p. 905-911, Jul/Ago/2015*.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. Companhia das Letras, 2022.

SALLES, Wesley Dartagnan. **Do Ouro Ao Escravo: Estatísticas Do Comércio Negreiro Entre 1501 A 1650**. Revista TEL, Irati, v. 7, n.1, p. 34-57, jan./jun. 2016.

SILVA, Alberto da Costa e. **O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 8, n. 21, p. 21-42, 1994.

SOUZA, Raquel Fulino de. **Breves considerações biográficas e as influências cartográficas**. In: SOUZA, Raquel Fulino de. **O silêncio cartográfico de João Teixeira Albernaz I nas representações da costa brasileira**. TCC (Bacharel em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. São Paulo, p. 142. 2015.

TEODORO, Rodrigo da Silva. **O trato dos viventes de Luiz Felipe de Alencastro**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 14, n. 1 (24), p. 187-192, jan./jun. 2005.

TEÓDULO, José Mácio Ramalho; DA SILVA CIRINO, Carlos. **Historiografia cartográfica: um panorama descritivo sobre a produção dos mapas em distintas sociedades**. Research, Society and Development, v. 12, n. 3, p. 4, 2023.

TOPÔNIMO. In: **Michaelis: Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. São Paulo: Melhoramentos, 2024. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=top%C3%B4nimo>. Acesso em: 6 maio 2026.

VECCHI, Roberto. **Escravidão do Atlântico Sul: repensando a diáspora negra no Ultramar português**. Via atlântica, n. 13, p. 57-71, jun. 2008.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo**: Do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos-os-Santos, do século XVII ao XIX. Companhia das Letras, 2021.

WAIZBORT, Ricardo; PORTO, Filipe. **Epidemias e colapso demográfico no México e nos Andes do século XVI**: contribuições da biologia evolutiva. História, Ciências, Saúde-Manguinhos, v. 25, p. 391-407, 2018.

WEBB JR, James LA. **The mid-eighteenth century gum Arabic trade and the British conquest of Saint-Louis du Senegal, 1758**. The Journal of Imperial and Commonwealth History, v. 25, n. 1, p. 37-58, 1997.

ZONTA, Diego. **Moçambique e o fim do tráfico Atlântico no século XIX**. CLIO: Revista de Pesquisa Histórica, v. 30, n. 2, 2012.