

https://doi.org/10.5154/r.textual/2025.85.11

Sección: Movimientos sociales

Artículo por invitación

El imperio esclavizador

José Laurentino Gomes

Rua Julio Evangelista Poeta, 254, Bloco B, 1F, Parque da Cidade, 4900-284 Viana do Castelo, Portugal.

*Autor para correspondencia: laurentino.gomes@me.com Tel. 351 932254653

Resumen

A mediados del siglo XV y finales del siglo XIX, portugueses y brasileños construyeron el imperio esclavista más grande y longevo del Atlántico y del hemisferio occidental. A lo largo de cuatro siglos 12.5 millones de hombres y mujeres esclavizados fueron transportados de África a América. Casi la mitad de ellos terminaron en Brasil. "Brasil tiene su cuerpo en América y su alma en África", dijo el sacerdote Jesuita Antônio Vieira a finales del siglo XVII. Siendo el último país en abolir la esclavitud en América, 67 años después de México y 23 años después de Estados Unidos, Brasil tiene hoy la mayor población negra o afrodescendiente del mundo fuera del continente africano. Los reflejos de su historia esclavista están en el paisaje, en la cultura, en los indicadores sociales, en el comportamiento y en los rostros de la gente. Sigue siendo también el mayor desafío en la construcción del Brasil del futuro.



The enslaving empire

Abstract

Fecha de recibido: Octubre 4, 2025

Fecha de aceptado: Octubre 29, 2025

Introducción

La escena más conocida del nacimiento de Brasil como nación independiente es grandiosa, iluminada y pretenciosa. Con una altura de 4.15 m por 7.60 m de ancho, el cuadro *Independencia o muerte* del pintor Pedro Américo, es una representación patriótica de un país que se enorgullecía de ser imperial, masculino y de ascendencia europea. En él, el príncipe Don Pedro, heredero de la corona de Portugal aparece en lo alto de una colina a orillas del riachuelo Ipiranga, en São Paulo, al atardecer del 7 de septiembre de 1822. Frente a él en forma de semicírculo, están los soldados de la guardia de honor montados en briosos caballos. Todos ellos, sin excepción, son hombres blancos, vestidos impecablemente con uniformes de gala al estilo de los grandes ejércitos europeos de la época. Expuesto actualmente en el Museo Paulista de Ipiranga, este es el retrato oficial y heroico del momento exacto en que el futuro emperador de Brasil levantaba la espada para anunciar la ruptura de todos los lazos que hasta entonces durante más de tres siglos los colonizadores portugueses habían sometido a los brasileños¹. A diferencia de los demás países latinoamericanos que en esa misma época alcanzaban su independencia en forma de república, Brasil nacía monárquico como una costilla de Adán de su antiguo colonizador europeo.

Sin embargo, existe otro cuadro relacionado con Brasil en el año de su independencia, del cual pocas personas han oído hablar. Se trata de una diminuta acuarela de 23.6 cm de alto por 26.3 cm de ancho, que hoy forma parte del acervo de la Biblioteca Nacional de Australia. Su autor es el

¹ En sus primeros 67 años como nación independiente, Brasil fue gobernado bajo un régimen monárquico. Pedro I, el héroe del "Grito del Ipiranga" del 7 de septiembre de 1822, fue emperador hasta 1831, cuando abdicó de la corona y regresó a Portugal. Su hijo, Pedro II, que en ese momento era aún un niño de cinco años, asumió el trono en 1840 y gobernó durante casi medio siglo, hasta ser destituido y exiliado por un golpe militar republicano el 15 de noviembre de 1889.



viajero y pintor inglés Augustus Earle, visitó Brasil varias veces a comienzos del siglo XIX y luego vivió en Oceanía, lo que explica que su obra terminara al otro lado del mundo. En ella aparece un fragmento de la realidad brasileña que quedó oculta en la imponente pintura de Pedro Américo "*La esclavitud*". La escena registrada por Earle ocurre en el año 1822, en el interior del Calabouço, prisión situada en el Morro do Castelo de Río de Janeiro. En ella se observa a un esclavo desnudo con las manos atadas a un poste de madera que está siendo azotado por otro hombre también negro. La sangre corre en abundancia por su cuerpo escuálido, los dedos tensos de sus pies indican la intensidad del dolor que sufre con cada golpe (Thomson-Deveaux, 2018)².

El ambiente representado en la pequeña acuarela es lúgubre y a la vez cotidiano como si la violencia fuera parte de la rutina. Mientras el verdugo azota al esclavo, un grupo observa con indiferencia. A la izquierda, un hombre blanco con sombrero de copa y botas de cuero hasta la rodilla está de brazos cruzados, probablemente era el dueño del cautivo, contemplando la escena con visible aburrimiento. Detrás de él, otro esclavo con las manos atadas a la espalda y sujetado por un guardia armado, aterrorizado ante lo que le espera, ya que es el siguiente en la fila para ser azotado. Un tercero más atrás es conducido de vuelta a la celda con la espalda marcada. El verdugo lleva una cruz alrededor del cuello y una faja escarlata en la cintura, tiene los pies descalzos lo que indica que también es esclavo (en el Brasil del siglo XIX usar zapatos era un privilegio solo para las personas libres). Otro flagelador, igualmente negro y descalzo está sentado en la esquina derecha, su expresión es de agotamiento, de su muñeca cuelga un látigo ensangrentado, lo que sugiere que la sesión de tortura se realizaba por turnos. En el centro del lienzo una persona se cubre el rostro con una mano como si intentara no ver lo que sucede.

La tarde en la que el príncipe Don Pedro y su guardia de honor llegaron a las orillas del río *Ipiranga* el 7 de septiembre de 1822, Brasil era predominantemente negro y africano, el mayor territorio esclavista de América, cuya vida cotidiana estaba marcada por el látigo y la violencia contra los cautivos. El país recién independizado era sinónimo de esclavitud y así seguiría hasta 1888, un año antes de la Proclamación de la República, que puso fin a los 67 años de historia del imperio brasileño. En el año de la independencia, los hombres y mujeres esclavizados representaban más de un tercio de la población estimada en 4.7 millones de habitantes. Otra porción igualmente grande estaba compuesta por negros y mestizos de origen africano recientemente liberados: una población

_

² Flora Thomson-Deveaux, *Nota sobre o calabouço: Brás Cubas e os castigos aos escravos no Rio*, Revista Piauí, número 140, mayo de 2018



pobre, carente de todo, excluida de los ciudadanos con derecho al voto, a disfrutar de la protección y los servicios del Estado y a participar en la construcción del futuro. Los blancos eran minoría, pero poseían toda la riqueza y los privilegios. Los pueblos indígenas, a su vez, ya diezmados por las guerras, las enfermedades y las invasiones de sus territorios ni siquiera aparecían en las estadísticas, eran completamente ignorados en los indicadores oficiales de población.

La compraventa de personas era el negocio más importante en el Brasil recién independizado. El nacimiento y construcción del Estado nacional brasileño, la organización de sus leyes e instituciones se desarrollaron bajo la sombra de la esclavitud. Los cautivos negros trabajaban como empleados domésticos, zapateros, carpinteros, vendedores ambulantes, transportistas de personas y mercancías, carniceros, entre muchas otras ocupaciones. Lejos de las ciudades, en el interior del país eran agricultores, ganaderos, marineros, pescadores, vaqueros, mineros de oro y diamantes, esbirros y guardias de seguridad en granjas.

En los anuncios de los periódicos se les compraba, vendía, subastaba, alquilaba, hipotecaba, prestaba, donaba, heredaba e incluso intercambiaba entre sí en un sistema de trueque sin transacciones monetarias. En el Diario de Pernambuco del 4 de mayo de 1835 se anunciaba: "Una mujer negra muy buena, lavandera y vendedora ambulante, será intercambiada por alguien que sepa planchar y coser". Eran vendidas y subastadas junto con sus tierras de cultivo o con su casa y muebles, ganado y otras posesiones. En 1860, se vendió en Recife una finca con dos casas, una de las cuales tenía una panadería, incluyendo a "un panadero negro de la misma panadería". Todo era "barato" enfatizaba el anuncio, considerando que el dueño de la finca tenía prisa por deshacerse de la propiedad y de su panadero esclavo porque "necesitaba viajar fuera de la provincia" (Freire, 1979, p. 83 y 85). Incluso se ofrecían esclavos como premios en rifas y loterías.

Todos los ciclos económicos de los primeros cuatro siglos de la historia brasileña desde la explotación del *palo brasil* y el cultivo de caña de azúcar hasta la explotación del cultivo del café, incluyendo la fiebre del oro y diamantes, se construyeron con mano de obra africana esclavizada. Entre la llegada de los primeros colonizadores portugueses en 1500 y hasta mediados del siglo XIX, Brasil recibió más de 4.9 millones de africanos esclavizados, alrededor del 40 % de un total de 12.5 millones que habían sido enviados a las Américas. Como resultado, actualmente Brasil tiene la segunda población más grande de personas negras o afrodescendientes en el mundo que suman aproximadamente 120 millones, una cifra solo superada por Nigeria con 215 millones y



mayor que Etiopía, el segundo país africano más poblado con 115 millones. Brasil también fue la nación que más tiempo resistió el fin de la trata de esclavos y la última en abolir oficialmente la esclavitud en las Américas en 1888, 67 años después que México, 23 años después de Estados Unidos y dos años después de Cuba.

Sin embargo, antes de ser negra y africana, la esclavitud brasileña era indígena. La esclavización de pueblos indígenas fue el primer gran negocio de los portugueses en América y continuaría durante casi doscientos años. En 1511, el barco *Bretoa* llegó a Lisboa con 35 indígenas esclavizados. Este fue el primer caso registrado de trata de esclavos en la historia brasileña. Los africanos esclavizados, a su vez, comenzaron a llegar a Brasil a mediados del siglo XVI. Fueron explotados como mano de obra para el cultivo de caña de azúcar. A partir de entonces, la esclavitud brasileña alcanzaría niveles industriales.

En los tres siglos siguientes, las subastas públicas para la venta al por mayor y al por menor de personas negras se volvieron comunes, especialmente en los tres principales puertos de entrada de los barcos negreros: Recife, Salvador y Río de Janeiro. Ahí los hombres y mujeres eran lavados, afeitados, frotados con jabón, ungidos con aceite de coco o palma, pesados, medidos, examinados y manoseados en sus partes íntimas, obligados a correr y saltar, a mostrar la lengua y los dientes. Al final de este metódico ritual, vendedores y compradores acordaban un precio según la edad, el sexo y la fuerza física de los cautivos. Finalmente, se les marcaba con un hierro ardiente las iniciales del nombre de la finca o del nuevo dueño y, con anillos y cadenas atados a los pies y al cuello, marchaban a pie hacia su nuevo lugar de trabajo.

En África, el impacto de la trata de esclavos en Brasil sería enorme, la creciente demanda de esclavos y el alza en los precios que se pagaban por ellos afectaban la economía del continente. Antiguas actividades productivas, como el tejido, la metalurgia, la agricultura y la ganadería fueron descuidadas bajo la presión de la trata de esclavos. En su lugar, surgió un nivel de violencia cada vez mayor (Hall, 2017, p._48). En alianza con los traficantes de esclavos, surgió una nueva élite militar africana al frente de Estados depredadores apoyados con recursos y armas europeas, se establecieron con el propósito de lucrar con guerras contra sus vecinos, vendiendo prisioneros a capitanes de barcos portugueses, ingleses, franceses, holandeses, daneses, alemanes y estadounidenses. Todo esto se alimentaba con la trata de esclavos que se abastecía a cambio de



cañones, rifles, plomo y pólvora, textiles, bebidas alcohólicas, especialmente cachaça³, rollos de tabaco de Bahía, barras de cobre y hierro, cuentas de vidrio, adornos, conchas marinas del Océano Índico, entre otros bienes.

En comparación con otros territorios de América, la esclavitud brasileña fue diferente en varios aspectos. En Brasil, la esperanza de vida y la tasa de reproducción de la población esclavizada eran significativamente menores. La reposición de la "población cautiva", se daba mediante la trata de esclavos, que arrojaba grandes volúmenes de carga humana a los puertos brasileños, casi siempre a precios más bajos que en otros territorios esclavistas estadounidenses. Otra diferencia radica en la alta tasa de mestizaje racial ya que, en la sociedad colonial portuguesa, las relaciones entre personas blancas y negras eran más toleradas que en Estados Unidos, donde el matrimonio interracial estaba prohibido por ley. Además, una extensa documentación histórica demuestra que existía una escasez de mujeres blancas en la sociedad colonial brasileña. La solución, para los colonizadores portugueses, fue el concubinato y el concubinato con esclavos, lo que a su vez resultó en el rápido aumento de la población mestiza.

Una tercera característica de la esclavitud brasileña es que había una alta tasa de *manumisión*. Las leyes portuguesas que se mantuvieron en el Brasil colonial tras la independencia garantizaban a los esclavos el derecho a comprar su libertad mediante el pago de una compensación a sus amos, que a menudo era financiada con fondos recaudados por las hermandades religiosas negras. Existía una significativa población negra libre en Brasil, mayor que en cualquier otro territorio esclavista de América, sin embargo, en Estados Unidos, las barreras legales para obtener la libertad eran prácticamente insuperables (Andrews, 1997, p. 273).

Estas peculiaridades del sistema esclavista brasileño llevaron a conclusiones erróneas en el pasado. Algunos académicos llegaron a defender la idea de una esclavitud más moderada, paternalista y relajada en Brasil, lo que, a su vez, traía como resultado un país con menos barreras raciales —una celebrada y engañosa democracia racial brasileña— particularmente comparada con la de Estados Unidos. Nuevas interpretaciones han contribuido a cambiar drásticamente esta visión errónea, ya que los cautivos brasileños siempre fueron tratados con violencia, como en cualquier otro territorio esclavista. La posibilidad de la manumisión siempre fue una carga pesada y sirvió como un

_

³ La cachaça o cachaza bebida alcohólica destilada de la caña de azúcar que contiene entre el 38 y el 48 % de alcohol.



mecanismo eficiente para perpetuar y reducir las tensiones naturales del sistema esclavista, a favor de los amos blancos.

La Subasta

La historia de la trata de esclavos, que transformó al Atlántico en un "cementerio líquido", devastó a un continente (África) y enriqueció a otro (América), comenzó incluso antes de la llegada de los europeos al Nuevo Mundo, en los muelles de un pueblo en el sur de Portugal. El primer registro oficial del tráfico de africanos esclavizados a través del Atlántico se remonta al 8 de agosto de 1444. Al amanecer de ese día, los habitantes de Lagos, un pequeño pueblo amurallado en la región portuguesa del Algarve, observaron media docena de carabelas, recién llegadas, que estaban ancladas en el muelle bajo la protección de los cañones de la antigua fortaleza que custodiaba la entrada a la barra. De sus bodegas comenzó a emerger un cargamento inusual, 235 africanos esclavizados, hombres, mujeres y niños que iban a ser subastados.

Al desembarcar, cuatro cautivos fueron separados de los demás y donados a iglesias y monasterios. Los 231 restantes se dividieron en cinco grupos para su inspección por parte de posibles compradores. El primer grupo de 46 esclavos estaba reservado para un hombre de sombrero de ala ancha y botas hasta las rodillas que montado a caballo supervisaba toda la operación. Era el infante Don Enrique, quinto hijo del difunto Rey Don Juan I y hermano del regente al trono, Don Pedro.

La escena marca el inicio de un período trágico en la historia de la humanidad y ha pasado a la historia porque hubo un testigo en el lugar encargado de describirlo para la posteridad. Gomes Eanes de Azurara (1989), hijo de un sacerdote, cronista real, caballero de la Orden de Cristo, jefe de los archivos de la *Torre do Tombo* y biógrafo de Don Enrique, es el autor del manuscrito "*Crónica del Descubrimiento y Conquista de Guinea*", escrito en 1448, este relato de los primeros viajes portugueses por la costa africana se perdió durante casi cuatro siglos y fue hasta 1837 cuando se encontró el original en la Biblioteca Real de París y finalmente se publicó como libro⁴. Contiene

⁴ Reis Brasil, nota introductoria a la Crónica del descubrimiento y conquista de Guinea, págs. 11-14



el primer registro oficial de una subasta de esclavos africanos por parte de los portugueses, una práctica que se repetiría miles y miles de veces durante los cuatro siglos siguientes, incluyendo la compraventa de aproximadamente 12 millones de cautivos capturados o adquiridos en África y transportados en alrededor de 37 mil barcos negreros que cruzaron el océano Atlántico.

Las carabelas y barcos portugueses surcaban los mares portando en sus velas la cruz de la Orden de Cristo, heredera de otra institución de la época de las Cruzadas, la Orden de los Caballeros Templarios liderada por Don Enrique. Para el año de su muerte, los portugueses ya dominaban alrededor de 3 500 km de la costa africana llegando hasta Sierra Leona. Tres décadas antes, alrededor de 1430, habían explorado las Islas Canarias y las Azores. Para 1440, colonizaban Madeira, descubierta en 1419.

Entre 1456 y 1460, los portugueses descubrieron diez islas del archipiélago de Cabo Verde situadas a unos 500 km de la costa actual de Senegal que hasta entonces estaban completamente deshabitadas. En los veinte años siguientes, cruzaron el ecuador tras explorar la costa de Sierra Leona, todo el Golfo de Guinea hasta llegar a las islas de Santo Tomé y Príncipe. El navegador Diogo Cão fue más allá, visitó el Congo y Angola y en 1485, plantó un hito de piedra con los símbolos de Portugal al sur de la actual Namibia.

Finalmente, en 1488, Bartolomeu Dias rodeó el Cabo de Buena Esperanza, abriendo la ruta marítima hacia la India para el viaje pionero de Vasco da Gama, diez años después. A mediados del siglo XVI, Portugal ya había establecido el imperio mercantil y colonial más vasto conocido hasta entonces en la historia, que se extendía desde la costa brasileña hasta los confines de Asia, pasando por toda la costa africana, el Golfo Pérsico, la India y Ceilán, China, Indonesia y Japón.

Hasta hace algunos años, la historia difundía la visión "romántica" que decía que las grandes navegaciones y descubrimientos entre los siglos XIV y XVI tenían como motor el simple gusto por la aventura, bajo el liderazgo heroico del infante Don Enrique en Portugal y de los Reyes Católicos Fernando e Isabel de España. Según esa perspectiva, el principal objetivo era combatir a los moros y expandir la fe cristiana en la costa de África. Hoy, se sabe que había otras razones, quizás incluso más importantes en las expediciones portuguesas y españolas. Además del innegable espíritu de aventura y del fuerte celo misionero, ambos reinos estaban interesados en conquistar nuevos territorios y apropiarse de sus riquezas, incluyendo la esclavización de sus habitantes, transportados por la fuerza y vendidos como mercancía en tierras lejanas.



A partir de la subasta de Lagos en 1444, el comercio de esclavos ayudó a financiar los llamados "viajes de los descubrimientos" y todo el gran proyecto de expansión portuguesa alrededor del mundo (Caldeira, 2013, p. 55). La sangre, sudor y sacrificio de los cautivos permitirían que los portugueses, abrieran una nueva ruta hacia las Indias, rodeando por mar el continente africano, exploraron las costas de China y Japón, establecieron puestos comerciales de especias en la actual Indonesia, India y Ceilán, ocuparon partes del continente africano y finalmente, llegaron a Brasil, que pronto se convertiría en la mayor y más lucrativa colonia del imperio colonial portugués. Y también en la más dependiente del trabajo de esclavos.

El mayor negocio del mundo

El tráfico de africanos esclavizados en el Atlántico fue la mayor migración forzada por vía marítima y duradera de toda la historia humana. Involucró el transporte de personas, mercancías, plantas y gérmenes entre cuatro continentes: Asia, Europa, África y América. En su apogeo, alrededor de 1780, aproximadamente 260 embarcaciones cruzaban el océano anualmente para transportar 79 mil cautivos de África hacia América (Klein, 2010, p. 75-100). Eran capturados y comprados a lo largo del litoral africano en una franja territorial de casi 6000 km de largo y 1000 km de ancho, desde la actual frontera entre Mauritania y Senegal hasta el sur de Angola (Davis, 2006, p. 101). En las décadas siguientes, esta franja costera dedicada a la captura compra y venta de seres humanos se ampliaría otros 4000 km, incluyendo a Mozambique en África Oriental, en la ruta del tráfico de esclavos hacia Brasil. La base de datos "Slave Voyages" registra un total de 188 puertos de salida de cautivos en el continente africano. Solo veinte de ellos representaba el 93 % de todo el tráfico en el Atlántico (Elitis & Richardson, 2008, p. 37).

Hasta principios del siglo XIX, el tráfico de esclavos negros era el negocio más grande e internacional de todos los negocios del mundo. La red de intereses involucraba a miles de personas, incluidos agentes comerciales y registros contables de las transacciones, infraestructura para el suministro de agua y alimentos e incluso instituciones religiosas encargadas de bautizar y catequizar a los cautivos. También incluía aseguradoras, astilleros y armadores, bancos de crédito, empresas de transporte que proporcionaban barcos, tripulaciones y apoyo logístico para los viajes, además de una compleja estructura burocrática para supervisar las operaciones y recaudar impuestos y tarifas. En la trata de esclavos participaban personas influyentes, como banqueros ingleses y nobles europeos, también gente relativamente modesta que en África mantenían cultivos,



corrales y rebaños de ganado menor para abastecer cuarteles y barcos negreros. También había quienes proporcionaban o alquilaban canoas con sus remeros para llevar a los esclavos desde la playa hasta los barcos (Silva, 2012, pp. 447-448).

A mediados del siglo XVIII, un hombre adulto, sano y en buenas condiciones físicas podía ser comprado en Luanda, capital de Angola, por un valor equivalente a quince sombreros de fieltro o catorce pares de medias de seda o tres barriles de pólvora, incluso por veintitrés cuadernos o libros de papel blanco (Florentino, 1995, p. 277). A finales del siglo XVII, un cautivo en las mismas condiciones era intercambiado en la Costa de los Esclavos (actual Ghana) por ochenta conchas de caracol, doce barras de hierro, cien grilletes de bronce, cinco rifles, tres piezas de tela de la India o cuarenta y cinco litros de ron (Law, 1991, p. 183). En la región de la Alta Guinea (actual Guinea-Bisáu, Gambia y Senegal), un caballo ensillado podía valer entre nueve y catorce esclavos (Alencastro, 2000, p. 49).

Los portugueses y brasileños fueron los mayores traficantes de esclavos durante casi cuatro siglos. Dominaron por completo el comercio de esclavos al sur del Ecuador y tuvieron una participación significativa en el comercio en el Golfo de Benín. Los ingleses, segundos en esta lista, transportaron una cuarta parte de todos los cautivos que llegaron a América en ese período, la gran mayoría con destino a la región del Caribe y al sur de Estados Unidos.

Además de Portugal, Brasil y Reino Unido, casi todos los demás países europeos se involucraron en el comercio de esclavos. En la costa africana había fortificaciones destinadas al comercio de esclavos, construidas y administradas también por holandeses, franceses, españoles, suecos, suizos, polacos, lituanos, rusos y alemanes. Incluso los daneses construyeron su propio castillo, el Castillo de Christiansborg, hoy es una atracción turística en Acra, la capital de Ghana. A finales del siglo XVII, trabajaban para el tráfico en la Costa de Oro (actual Ghana) cerca 400 ciudadanos holandeses, 200 ingleses, 85 daneses y un número similar de comerciantes originarios de Brandeburgo, región de Berlín en la actual Alemania (Thomas, 2006, p. 153).

En Brasil, prácticamente todos los aspectos de la vida giraban en torno a la esclavitud, que también definía la organización de las ciudades, la producción en las haciendas, los ingenios azucareros y las minas de oro y diamantes.

El comercio de esclavos era una actividad altamente organizada, sistemática y compleja tan arriesgada como rentable para sus inversores. Alimentaba una vasta red de compradores,



vendedores y proveedores de servicios, productos y suministros en todo el mundo. El historiador Joseph Miller describió que, en las negociaciones de tráfico de esclavos se manejaban más de mil artículos de los más diversos orígenes, estos incluían: telas, armas y municiones, bebidas, conchas marinas, artefactos de hierro y cobre, cuerdas, clavos, martillos, sierras y otras herramientas, palanganas, ollas, cuchillos y azadones, objetos decorativos como cuentas de vidrio fabricadas en Venecia y los Países Bajos (Miller, 1988, pp. 74-77).

Entre los bienes brasileños más preciados en el comercio de esclavos se encontraban la cachaza, tabaco, cuero, caballos, harina de mandioca, maíz, azúcar, carnes y pescados secos y salados, así como oro y diamantes de contrabando. En el siglo XVIII, más de ocho millones de arrobas (120 mil toneladas aproximadamente) de rollos de tabaco fueron transportados a la Bahía de Benín desde Bahía y Pernambuco en un total de 1410 viajes en barcos negreros, trayendo a Brasil a 575 mil cautivos. El historiador portugués José Curto calculó que la cachaza fue responsable de la adquisición del 25 % de todos los esclavos traficados desde África a Brasil entre 1710 y 1830. En conjunto, el tabaco y la cachaza se utilizaron para adquirir el 48 %, casi la mitad de los 2 027 000 esclavos que llegaron vivos a Brasil entre 1701 y 1810, según Luiz Felipe de Alencastro (Alencastro, 2000, p. 312-326), en Luanda un barril de 500 litros de cachaza permitía comprar diez esclavos (Miller, 1988, p. 83).

Durante décadas, la corona portuguesa prohibió el uso de cachaza en el comercio de esclavos, para no perjudicar la comercialización de los vinos producidos en Portugal, fue inútil. En Angola, la cachaza pasó a ser contrabandeada a plena luz del día, incluso después de una de las muchas prohibiciones reales. Los barcos brasileños realizaban desembarques clandestinos en las playas angoleñas y la bebida luego era revendida por una red de comerciantes locales. En 1695, ante la imposibilidad de controlar el contrabando, se permitió la venta del aguardiente brasileño mediante el pago de un alto tributo a la salida de Brasil y a la llegada a Angola. En 1699, el total de cachaza brasileña vendida legalmente en Angola fue de 684 pipas, equivalentes a 307 800 litros, transportados por 14 barcos desde Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro.

El tráfico era un negocio que exigía principalmente, un cuidadoso trabajo de relaciones dentro del continente africano con reyes y jefes locales, que obtenían beneficios y controlaban el suministro de cautivos en sus respectivas áreas. Les correspondía organizar cuidadosamente las expediciones militares para capturarlos. En África, se crearon estados enteros y otros fueron destruidos, nacieron



sociedades y también colapsaron a consecuencia del tráfico de esclavos. Los jefes africanos definían los precios, controlaban la oferta, establecían alianzas y cerraban negocios con diferentes interlocutores europeos —en general, rivales entre sí— con el fin de evitar el monopolio de cualquier país o grupo de compradores en su territorio.

Los gastos también incluían impuestos, pagos a altos funcionarios reales e intérpretes locales con fluidez en inglés, francés, neerlandés y portugués. El propio rey tenía la prerrogativa de vender de primera mano una cierta cantidad de esclavos de su propiedad a precios más altos. Solo entonces comenzaron otras negociaciones, que solo podían llevarse a cabo a través de representantes comerciales acreditados por el rey. "Fueron los africanos y no los europeos quienes dictaron las reglas y el comercio dentro de África que permaneció firmemente en manos de los gobernantes y las élites africanas", el historiador John Russell-Wood (Russell-Wood, 2014, p. 43) escribió "Entre los participantes africanos en la trata de esclavos se encontraban los príncipes y comerciantes más ricos y poderosos del continente. La élite africana estaba profundamente involucrada en la venta de esclavos", añadió Paul E. Lovejoy (Lovejoy, 2000, p. 110).

Un complejo y sofisticado sistema crediticio impulsó el comercio hacia ambos lados del Atlántico, esto financiaba cada etapa de la trata de esclavos incluyendo la construcción o el arrendamiento de barcos, la compra y el mantenimiento de las existencias de bienes utilizados para adquirir cautivos y su subsistencia mientras esperaban el embarque en los puertos africanos y durante la travesía atlántica. Las pólizas de seguro cubrían las posibles pérdidas por fallecimiento, naufragio o daños a las embarcaciones y su equipo. En África, estas líneas de crédito se conocían como "anticipos".

En Luanda, por ejemplo, los comerciantes "anticipaban" —es decir, proporcionaban a crédito con la promesa de pago futuro— ropa, cachaza, tabaco, armas y municiones, entre otros bienes, a los habitantes de zonas remotas que se aventuraban al interior del continente en busca de esclavos. Los comerciantes, a su vez, recibían estos productos de los capitanes de los barcos negreros, quienes se abastecían mediante un sistema de anticipos de proveedores ubicados en Brasil, Portugal, Inglaterra o incluso Goa, India, de donde llegaban textiles muy preciados por los jefes africanos que suministraban esclavos. Las deudas contraídas en cada etapa de esta cadena de suministro se negociaban mediante cartas de crédito (también conocidas como *letras de cambio*) que se liquidaban con la venta de los esclavos. Estas letras eran tan comunes que, a mediados del siglo XVIII, se utilizaban como moneda de curso legal en Benguela. Los retrasos en el pago de las deudas



en algún eslabón de la cadena podían provocar una serie de quiebras, como revelan numerosos procedimientos judiciales (Florentino, 1995, pp. 136-137 y 144).

El eslabón más alto de esta gran red comercial era el propio capitán del barco negrero, responsable de la compra de los esclavos en la costa africana. Allí, las negociaciones a veces duraban días o semanas antes de embarcar, mientras las partes acordaban el precio y los términos del acuerdo. Además de ser negociadores, desempeñaban algunas funciones adicionales dentro de la cadena del negocio negrero. En Portugal y en Brasil, los inversionistas del tráfico contrataban a los capitanes para cobrar y negociar deudas o para demandar judicialmente a deudores reincidentes en regiones remotas. Muchas veces, ellos mismos asumían los riesgos del negocio, comprando esclavos por cuenta propia, al margen de las instrucciones de los traficantes que los contrataban. Esos cautivos se convertían en una cuota personal del capitán, quien los revendía en América embolsándose las ganancias. "Los capitanes de barco eran rutinariamente propietarios de una parte significativa de la carga que transportaban", explicó el historiador brasileño Roquinaldo Ferreira (2012, p. 25-26).

Los capitanes seguían instrucciones estrictas sobre cada detalle de las compras que harían en la costa africana. Había preferencia por cierto tipo de esclavos según la región de origen en África y los requisitos del trabajo que realizarían en Brasil. Los angoleños eran considerados dóciles y trabajadores en las plantaciones y para el trabajo doméstico; los cautivos que procedían de la llamada Costa de Oro o de la Mina eran buenos en la minería para la extracción de oro y diamantes. De Guinea llegaban africanos experimentados en la ganadería y el pastoreo.

Además de su especialidad, los esclavos eran seleccionados según su sexo, edad, complexión física y salud. Los más valiosos eran los varones adolescentes de entre 10 y 14 años, imberbes, sanos y sin signos de defectos físicos. En el lenguaje de la trata de esclavos a un esclavo joven entre 15 y 25 años fuerte y sin defectos físicos aparentes, se le denominaba "pieza de la India", sinónimo de "mercancía estándar" y era un valor de referencia en compras y ventas. Todos los demás cautivos de ambos sexos que no encajaban en "pieza de la India" podía incluir un grupo de dos o más cautivos, esto dependía de la edad, sexo y condición física de ideal a deficiente (Boxer, 1969, p. 108). Tres jóvenes de entre seis y dieciocho años, por ejemplo, constituían dos "piezas". Dos individuos mayores entre 35 y 40 años valían solo una "pieza" en conjunto (Silva, 2002, p. 101).

Desde el comienzo de la trata de esclavos, los europeos tuvieron que adaptarse a un peculiar patrón monetario africano, que utilizaba conchas marinas como dinero, en lugar de piezas de metal o



papel. Una de estas, llamada *zimbo*, se recolectaba en las playas de la isla de Luanda, Angola. Eran tan populares en las transacciones a lo largo de la costa africana que obispos, sacerdotes y canónigos de la isla de Santo Tomé, Congo y otras regiones vecinas recibían salarios y donaciones en *zimbos*, que después se intercambiaban por esclavos para su reventa a Brasil. La Santa Casa de Misericordia de Angola recibía un tributo anual de dos mil zimbos de cada pareja nativa residente en la isla de Luanda.

Otra moneda de concha muy valorada en África era la *concha cauri*, un tipo de concha originaria de las Maldivas, en el océano Índico, más apreciada en el Golfo de Guinea que su contraparte angoleña. Las conchas de cauri fueron compradas en la India por holandeses, franceses, ingleses y portugueses, quienes las exportaron a África, donde circularon como moneda local. En la actualidad, el uso de las conchas de cauri como moneda puede parecer primitivo o anticuado, pero las conchas ya eran comunes en las transacciones comerciales mucho antes de su adopción entre los africanos. Por ejemplo, en China hasta el siglo XIII, y en la India y la Bahía de Bengala hasta el siglo XIX. Su uso también se ha registrado en las islas del Pacífico e incluso entre los pueblos indígenas de Norteamérica. Según el historiador Herbert Klein, la elección de las conchas como moneda tenía todo el sentido desde un punto de vista económico: provenían de una única fuente (las Maldivas), lo que permitía controlar su valor relativo, ya que eran raras, fáciles de identificar e imposibles de falsificar (Klein, 2010, p. 113-115).

Los patrones de viaje cambiaron con el tiempo, por ejemplo, en el caso de Portugal, inicialmente todos los barcos partían de Lisboa o el Algarve y recogían esclavos en África y regresaban a puertos portugueses desde donde los cautivos eran redistribuidos a diferentes destinos: América, las islas atlánticas —como Madeira y Cabo Verde— o incluso Europa. Sin embargo, gradualmente el negocio se trasladó a Brasil. A partir del siglo XVIII, nueve de cada diez expediciones de esclavos se organizaron en Brasil. En otras palabras, en ese momento, los brasileños tenían control total sobre la trata de esclavos. Río de Janeiro, el principal centro organizador de estos viajes transportó por sí solo 1.5 millones de esclavos, seguido de Salvador con 1.4 millones y Liverpool, Inglaterra, con 1.3 millones. El dominio de Brasil sobre la trata de esclavos era tan grande que el nuevo arzobispado de Bahía en 1676 tenía jurisdicción sobre las diócesis de Olinda y Río de Janeiro, pero también sobre los obispados de Congo, Angola y Santo Tomé, abarcando la costa de Minas Gerais. En otras palabras, estas eran precisamente las regiones frecuentadas por los traficantes de esclavos brasileños.



Para los traficantes, comprar, vender y negociar esclavos podía ser un negocio peligroso y arriesgado. Almacenar a los cautivos en los barracones por mucho tiempo antes de embarcarlos en la costa africana generaba problemas. Los depósitos debían ser vigilados contra robos, tanto de las mercancías almacenadas como de los propios cautivos que podían ser sustraídos. Como los esclavos provenían de regiones cercanas a la costa, siempre existía la posibilidad de que escaparan con ayuda de familiares o conocidos de la zona. Durante el tiempo de espera estaban expuestos a una infinidad de enfermedades endémicas de la costa africana, como malaria, fiebre amarilla y la temida viruela, la disentería era muy común. Los registros de la Compañía del Grão-Pará Maranhão, que en 1777 tenía el monopolio del comercio de esclavos hacia la región norte de Brasil, indican que en promedio 7 % de todos los esclavos se perdía debido a fugas o muertes incluso antes de embarcar. Una vez a bordo, los enfermos rara vez soportaban la travesía del océano. Si sobrevivían, llegaban debilitados a su destino y eran vendidos a precios muy por debajo de lo esperado por el traficante. Todo eso resultaba en grandes pérdidas económicas (Hawthorne, 2010, p. 111-115).

Por esas razones, el deseo de todo capitán era negociar la compra de cautivos, completar la capacidad del barco y zarpar rápidamente, pero eso no siempre era posible. Entre 1827 y 1830, los barcos brasileños que traficaban esclavos desde Río de Janeiro demoraban en promedio cinco meses en la costa africana antes de completar el cargamento. En el siglo XVII, el promedio para las embarcaciones de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales era de cien días. Este tiempo de espera obligaba a que los capitanes compraran y vendieran cautivos entre sí. Los que tenían prisa pagaba un "precio premium" por los esclavos de otro, logrando así completar la carga y zarpar rápidamente (Klein, 2010, p. 91-93).

Por ese motivo, quien disponía de un buen número de esclavos almacenados junto a un embarcadero podía venderlos a un mejor precio, el cual era determinado por la urgencia del capitán por llenar el barco y partir (Silva, 2012, p. 472-474). El problema era que, raramente había una cantidad suficiente de esclavos concentrados en un solo lugar para acelerar el proceso, lo que llevó a los europeos a construir decenas y decenas de factorías, castillos y otras construcciones a lo largo de la costa africana. Allí, los cautivos, después de ser negociados, quedaban confinados en los sótanos a la espera de la llegada de los barcos, donde serían rápidamente embarcados. Muchos de esos fuertes y castillos aún existen hoy en día y se convirtieron en atracciones turísticas en países



como Senegal, Ghana, Benín, Nigeria y Angola. Solo en Ghana (antigua Costa de Oro) hay más de sesenta construcciones.

Las fortificaciones eran permanentes, pero sus ocupantes europeos tenían que ser reemplazados constantemente para no perecer por las enfermedades tropicales. La mortalidad entre ellos era altísima —en promedio hasta un 45 % mensual— cuando permanecían por largos periodos en la costa africana. Aunque la arquitectura de los fuertes era impresionante, también tenían prisioneros a los europeos, rodeados por un lado por el océano y por el otro lado el hostil ambiente de África, que no dominaban. La vida allí era aislada y monótona. Pocos se aventuraban a salir de sus murallas. La única excepción fue Angola, donde los portugueses lograron asegurar el control efectivo de una parte sustancial del territorio hacia el interior del continente.

Un riesgo adicional del tráfico eran los naufragios y piratas que infestaban el Atlántico Sur. De cuarenta y tres barcos que transportaban esclavos para la Compañía del Grão-Pará y Maranhão durante la segunda mitad del siglo XVIII, nada menos que 14 —es decir, un tercio del total—naufragaron. En la década de 1820, los periódicos de Río de Janeiro registraron dieciséis ataques piratas a barcos negreros, la mayoría de ellos por corsarios norteamericanos. (Florentino, 1995, pp. 147-150).

El historiador brasileño Manolo Florentino calculó que, a inicios del siglo XIX, la rentabilidad del tráfico en Río de Janeiro rondaba en 19.2 % superior al rendimiento promedio de una hacienda cafetalera que era casi 15 % anual. El historiador estadounidense Joseph Miller estimó que, durante la fiebre del oro en Brasil del siglo XVIII, un cautivo considerado de "primera calidad" se vendía en Río de Janeiro por el doble del precio que el traficante había pagado por él en Angola. El resultado variaba considerablemente según los imprevistos y las circunstancias de cada viaje, en especial el índice de mortalidad de esclavos durante la travesía al Atlántico. Cuanto mayor fuera el número de sobrevivientes a su llegada a Brasil mayor era la ganancia del traficante (Miller, 1988, p. 477).

Se estima que al menos 1.8 millones de africanos esclavizados —alrededor del 15 % de un total de 12.5 millones embarcados hacia el continente americano— murieron durante las travesías y fueron sepultados en el mar. Esto significa que, sistemáticamente a lo largo de 350 años, en promedio fueron arrojados catorce cadáveres cada día por las bordas de los barcos negreros. Por esa razón, las embarcaciones que hacían la ruta África-Brasil eran conocidas como "tumbeiros" (tumbas



flotantes). Los cadáveres eran arrojados sobre las olas sin ningún tipo de ceremonia para que fueran devorados inmediatamente por los tiburones y otros depredadores marinos. Según numerosos testimonios, a causa de esas muertes tan frecuentes y con cifras tan grandes causaron que los grandes peces modificaran sus rutas migratorias, comenzando a seguir a los barcos negreros en su travesía por el océano en espera de los cuerpos que serían arrojados al mar. "Los tiburones comenzaron a seguir a los barcos negreros en cuanto las embarcaciones llegaban a la costa de Guinea", escribió el historiador Marcus Rediker. "Eran observados por los marineros desde Senegambia hasta el Congo y Angola, pasando por la Costa del Oro los Esclavos (actualmente Ghana, Togo, Benín y Nigeria), sucedía siempre que los barcos estaban anclados o se movían lentamente" (Rediker, 2007, p. 703-727).

Conclusiones

La esclavitud en Brasil al igual que en otros países como México y Estados Unidos fue una tragedia humanitaria de proporciones gigantescas. Arrancados de su continente y su cultura en la que nacieron, los africanos y sus descendientes construyeron un país con su arduo trabajo, sufriendo humillaciones y violencia, fueron explotados y discriminados. Esa fue la experiencia más determinante en la historia brasileña, con un impacto profundo en la cultura y en el sistema político que dio origen al país después de la Independencia, en 1822. Ningún otro tema es tan importante ni tan determinante para la construcción de la identidad nacional. Estudiarlo ayuda a explicar el camino recorrido hasta el presente, quienes somos a principios del siglo XXI y también lo que seremos en el futuro.

En nuestras raíces africanas hay una historia de dominio y opresión de un grupo humano sobre otro, de mucho dolor e injusticia. Pero también hay belleza y encanto. La herencia de África dejó la capacidad de resistencia y adaptación, la resiliencia, la creatividad, el vigor, la sonrisa fácil, la hospitalidad, la alegría, la música, la danza, la gastronomía, las creencias religiosas y otros aspectos que transformaron a Brasil en una sociedad plural y multifacética, marcada por colores y ritmos que hoy la distinguen en el mundo.



El Brasil de los colonizadores europeos fue construido por personas negras, aunque siempre soñó con ser un país blanco. En el siglo XIX, en paralelo al movimiento abolicionista, surgieron proyectos de "blanqueamiento" de la población, ampliamente apoyados por dirigentes e intelectuales tanto del imperio como del movimiento republicano. Incluso algunos abolicionistas blancos compartían la idea de la inferioridad racial de las personas negras. Los programas de inmigración europea precisamente tenían ese objetivo: contrarrestar el número y la influencia de los africanos en Brasil que, según las autoridades de la época, era excesivo y pondría en riesgo el futuro desarrollo del país.

"El Brasil no es, ni debe ser, Haití", advirtió el crítico literario, fiscal, juez y diputado de Sergipe, Sylvio Romero "La victoria en la lucha por la vida entre nosotros, pertenecerá en el futuro al hombre blanco". Para lograrlo, argumentó, sería necesario, por un lado, la abolición de la esclavitud africana y, por otro lado, la desaparición progresiva de los indígenas y la emigración europea". La médico y escritora maranhense Nina Rodrigues (2008) afirmó en su clásico libro Los africanos en Brasil:

"La raza negra en Brasil, por grandes que hayan sido sus innegables servicios a nuestra civilización (...), siempre constituirá uno de los factores de nuestra inferioridad como pueblo. (...) Consideramos la supremacía inmediata o mediata de la raza negra nociva para nuestra nacionalidad."

Oficialmente, la esclavitud terminó en 1888, pero Brasil nunca se comprometió realmente a resolver "el problema negro", según lo expresó la propia Nina Rodrigues. La libertad nunca significó, para los antiguos esclavos y sus descendientes una oportunidad de movilidad social o de una vida mejor. Nunca tuvieron acceso a tierras, buenos empleos, viviendas dignas, educación, atención médica u otras oportunidades disponibles para los blancos. Nunca fueron tratados como ciudadanos. Los resultados son evidentes en las estadísticas que revelan la profunda y peligrosa desigualdad social del país:

• Las personas de raza negra y mestizos representan el 54 % de la población brasileña, pero su proporción entre el 10 % más pobre es mucho mayor alcanzando un 78 %. Entre el 1% más rico de la población, la proporción se invierte. En este grupo restringido y privilegiado, situado en la cima de la pirámide de ingresos, solo el 17.8 % son afrodescendientes.



- Los afrodescendientes son la mayoría absoluta entre los habitantes de barrios sin infraestructura básica, como luz, saneamiento, seguridad, salud y educación.
- En educación, mientras el 22.2 % de la población blanca tiene 12 años de estudio o más, la población negra solo tiene 9.4 %. En 2016, el índice de analfabetismo entre las personas negras fue del 9.9 % más del doble que tienen las personas blancas.
- En las instituciones de educación superior, las personas negras representan solo un tercio de los estudiantes de maestría y doctorado que representa un 0.03 % de un total de 200 mil doctores en diversas áreas del conocimiento y solo 1.8 % entre todos los profesores de la Universidad de São Paulo (USP).
- Un hombre negro tiene tres veces más probabilidades de ser víctima de homicidio en Brasil en comparación con un hombre blanco. Los afrodescendientes constituyen la mayoría de la población en las cárceles y están más expuestos a la delincuencia.
- Ésta marcada diferencia se refleja en la tasa de desempleo, con un 13.6 % y un 9.5 %, respectivamente. Las personas negras en Brasil ganan, en promedio, la mitad del salario que las personas blancas.
- Las personas blancas ocupan los mejores puestos en la administración pública y privada y
 constituyen la gran mayoría de los representantes, senadores, gobernadores y ministros
 brasileños. En las 500 empresas más grandes que operan en Brasil las personas negras solo
 llegan a ocupar el 4.7 % de puestos directivos y el 6.3 % de puestos ejecutivos.
- Las personas blancas también representan la inmensa mayoría en profesiones como: ingeniería (90 %), pilotos de aviación (88 %), profesores de medicina (89 %), veterinarios (83 %) y abogados (79 %).
- Solo el 10 % de los libros publicados en Brasil en el último medio siglo fueron escritos por autores negros y solo el 2 % como directores de cine nacional.

Estas cifras son el alto precio que Brasil aún hoy en día paga por el abandono de su población negra en la época de la Ley Áurea. Durante la campaña abolicionista que entusiasmó al país en la segunda mitad del siglo XIX, el pernambucano Joaquim Nabuco decía que, los brasileños estarían condenados a permanecer en el atraso mientras no resolvieran de forma satisfactoria la herencia esclavista. Para él, no bastaba con liberar a los esclavos: era necesario incorporarlos a la sociedad



como ciudadanos plenos, no era suficiente liberar a los esclavos. Era preciso incorporarlos a la sociedad como ciudadanos con pleno derecho. André Rebouças, ingeniero negro abogó por la llamada "democracia rural" mediante una reforma agraria que desmantelara a los latifundios improductivos y permitiera a la población negra acceder a la propiedad de la tierra.

Desafortunadamente, nada de esto ocurrió. La abolición no cumplió con las expectativas de los abolicionistas. No representó una ruptura fundamental con el pasado. Las arcaicas estructuras de producción de la economía agroexportadora, caracterizadas por la concentración de la propiedad de la tierra y el monopolio del poder por parte de los terratenientes, permanecieron intactas. Los exesclavos y sus descendientes fueron olvidados por el Brasil blanco. Nunca tuvieron acceso a la educación, buena vivienda, buenos ingresos ni empleos decentes, como lo propuso Joaquim Nabuco. El país tampoco implementó una reforma agraria ni se convirtió en una "democracia rural" como proponía André Rebouças. No se promovió a las personas negras y mestizas a la condición de ciudadanos plenos con los mismos derechos y deberes garantizados a los demás brasileños, como lo deseaban Luís Gama y José do Patrocínio, otros dos abolicionistas. La población afrodescendiente sigue marginada y explotada mediante formas mal disimuladas de trabajo forzado y mal remunerado. "La abolición liberó a los blancos del peso de la esclavitud, abandonando a los antiguos esclavos a su suerte", resumió Emília Viotti da Costa. Como una herida mal cicatrizada, el legado de la esclavitud es visible hoy en el panorama, las estadísticas y el comportamiento de los brasileños. El resultado es un país segregado, desigual y violento.

Referencias

Alencastro, L. F. (2000). O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul (pág. 49 y 312-326). São Paulo: Companhia das Letra.

Azurara (Zurara), G. E. (1989). *Crónica do descobrimento e da conquista da Guiné* (introdução, atualização de texto e notas de Reis Brasil). Lisboa: Publicações Europa-América.

Andrews, G. R. (1997). Slavery and race relations in Brazil. (pág. 273). Albuquerque: The University of New Mexico.



Boxer, C. R. (1969). O império marítimo português 1415-1825. (pág. 108), Lisboa: Edições 70.

Caldeira, A. (2013). Escravos e traficantes no Império Português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX (pág. 50). Lisboa: Esfera dos Livros.

Davis, D. B. (2006). *Inhuman bondage: the rise and fall of slavery in the New World.* (pág. 101). New York: Oxford University Press.

Eltis, D., & Richardson, D. (2008). Extending the frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database (pág. 37). New Haven: Yale University Press.

Ferreira, R. (2012). Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the era of the slave trade. (págs. 25-26). New York: Cambridge University Press.

Florentino, M. G. (1995). Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). (págs. 136-137, 144, 147-150 y 277) Río de Janeiro: Arquivo Nacional.

Freyre, G. (1979). *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*: coleção Brasiliana, (vol. 370, pág. 83 y 85). São Paulo: Companhia Editora Nacional.

Hall, G. M. (2017) Escravidão e etnias africanas nas Américas: restaurando os elos. Petrópolis: Vozes. Pág. 48

Hawthorne, W. (2010). From Africa to Brazil: culture, identity, and an Atlantic slave trade, 1600-1830. (pág. 111-115). Cambridge: Cambridge University Press.

Klein, H. S. (2010). *The Atlantic slave trade: new approaches to the Americas* (págs. 75-100 y 113-115). New York: Cambridge University Press.

Law, R. (1991). The Slave Coast of West Africa, 1550-1750. The impact of the Atlantic Slave Trade on the African society (pág. 183). Oxford: Clarendon Press.

Lovejoy, P. E. (2000). Transformations in slavery: a history of slavery in Africa, second edition. (pág. 110). New York: Cambridge University Press.

Miller, J. C. (1988). Way of Death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830 (págs.74-77, 83 y 477). Madison: The University of Wisconsin Press.



Rediker, M. (2007). The slave ship: a human history. (e-book Kindle, págs. 703-727. New York: Viking Penguin.

Rodrigues, N. (2008). Os africanos no Brasil. São Paulo: Madras.

Russell-Wood, A. J. R. (2014). Histórias do Atlântico português. (pág.43). São Paulo: Editora Unesp, 2014

Silva, A. da C. (2002). A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700 (pág.101). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Silva, A. da C. (2012). *Francisco Félix, mercador de escravos*. e-book Kindle (págs. 447-448 y 472-474). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Thomas, H. (2006). *The slave trade: the history of the Atlantic slave trade* 1440-1870 (pág. 153). London: Phoenix.

Thomson-Deveaux, F. (2018). *Nota sobre o calabouço: Brás Cubas e os castigos aos escravos no Rio*, (Núm. 140, mayo 2018). Revista Piauí.