

Relações comerciais e diplomáticas Anglo-africanas durante a expedição ao Níger de 1854

The Anglo-African Commercial and Diplomatic Relations During the Niger Expedition of 1854

ALEXSANDER LEMOS DE ALMEIDA GEBARA

Departamento de Historia

Universidade Federal Fluminense

Campus do Gragoatá, Bloco O, sala 510, Niterói, RJ, 24.210-350. Brasil

algebra@gmail.com

RESUMO O artigo procura compreender a expedição britânica nos rios Niger e Benue em 1854 num contexto de transformação nas relações políticas e econômicas da Grã Bretanha com o interior da África Ocidental. Tal empreendimento ficou marcado pela ausência de mortes por febres tropicais e deixou vários registros, dentre eles relatos de viagem e a correspondência entre seus agentes e o Foreign Office e o Colonial Office que compõe o corpo de fontes deste artigo. Especial atenção é dedicada aos termos e formas das trocas comerciais realizadas com os africanos diretamente ao longo da viagem e às condições nas quais estes relacionamentos foram estabelecidos. Assim, procura-se por um lado, compreender a expedição como parte de um de um processo de ampliação da presença europeia no interior e, por outro lado, refletir sobre as estratégias africanas em diálogo com as transformações econômicas na bacia Atlântica em meados do século XIX.

PALAVRAS-CHAVE História da África Ocidental, relatos de viagem, comércio 'legítimo'

Recebido: 24 set. 2015 | Revisto: 3 fev. 2016 | Aprovado: 9 fev. 2016

<http://dx.doi.org/10.1590/0104-87752016000200010>

Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 32, n. 59, p. 547-575, mai/ago 2016

ABSTRACT The article explores the British Expedition in the Niger and Benue rivers in 1854, through the transformation of political and economic relations of Great Britain and the interior of West Africa. The highlight of this enterprise is the absence of deaths by tropical fevers. Several records, including travel writings and the correspondence between the expedition's agents, the Foreign Office and the Colonial Office, are among the compilation of sources. This article draws attention to the terms and forms of trade held with the Africans throughout the route, and to the conditions in which these relationships were established. On the one hand, it aims to understand the expedition as part of a process that enlarged the European presence in the interior of West Africa. On the other hand, it reflects on African strategies that dialogue with the economic transformations around the Atlantic basin in the mid-nineteenth century.

KEYWORDS West African History, travel writings, 'legitimate' commerce

INTRODUÇÃO

No início de 1853, o *Foreign Office* (FO) entrou em contato com os Lordes do Almirantado britânico sugerindo uma nova expedição para subir os Rio Níger e Benue. De acordo com os termos do despacho, deveria ser enviado para a África “um vapor de dimensões e potência apropriadas” para verificar se o Rio Benue era o mesmo curso d'água cruzado por Heinrich Barth na região de Adamawa e se tinha conexão navegável com o Níger, além de encontrar e ajudar o próprio Barth,¹ que não mandava

1 Heinrich Barth, ilustrado hamburguês, partiu em viagem através do deserto do Saara acompanhando uma expedição britânica de 1849, liderada por James Richardson, que morreu ainda no início do percurso. A expedição deveria atingir os estados islamizados do Sudão Central e estabelecer relações comerciais e diplomáticas. Barth prosseguiu e permaneceu no interior do continente africano por cerca de 5 anos, antes de regressar a Inglaterra e escrever um dos mais importantes relatos de meados do século XIX, *Travels and Discoveries in North and Central Africa: being a Journal of na Expedition undertaken under the Auspices of H.B.M.'s Government, in the Years 1849-1855*, 5 vols.. London: Longman, Brown, Green, Longmans and Roberts. Publicados entre 1857 e 1858.

notícias para a Inglaterra a vários meses.² Após mais de um ano de preparativos, a viagem foi realizada entre julho e dezembro de 1854, com 12 europeus e 43 africanos, navegando 250 milhas a mais no Benue do que a expedição anterior de 1841.³ Tal empreendimento ficou marcado por ser o primeiro que voltou da África Ocidental sem nenhuma fatalidade decorrente de febres tropicais dentre todos os envolvidos.

A solicitação do *FO* foi mais um impulso para o funcionamento um processo de penetração no continente cujo início pode ser datado ao menos desde a virada do século anterior, com as viagens de Mungo Park em busca do curso do Níger.⁴

Por certo que as conjunturas eram bastante diversas entre os dois períodos. A primeira viagem de Park foi, na prática, um empreendimento pequeno, o tráfico atlântico de escravos continuava como uma atividade legal por parte da Inglaterra e os objetivos eram quase exclusivamente geográficos com alguma prospecção comercial. Já na expedição de 1854 uma engrenagem totalmente diferente estava envolvida, incluindo o crescimento da importância da presença de representantes britânicos na costa; a participação de diversas associações científicas, em especial a *Royal Geographical Society* (*RGS*); o envolvimento direto de iniciativas privadas em conjunto com o investimento estatal, no contexto dos estertores do tráfico de escravos e do crescimento exponencial do mercado de óleo de palma.

2 FO 2/18, 30 abr. 1853, p.3. A série FO 2 contém correspondência geral do Foreign Office relacionada à África até 1906, incluindo as referentes às diferentes expedições e missões. Tal documentação foi bastante explorada, em especial desde os trabalhos pioneiros da historiografia africanista anglófona das décadas de 1950 e 1960 como por exemplo AJAYI, 1965 e IFEMESIA, 1959. As citações deste trabalho, entretanto, resultam da pesquisa direta nos *National Archives*, em Londres. Todas as traduções dos textos originariamente em inglês são minhas.

3 A expedição de 1841 foi considerada um marco na relação entre Inglaterra e a região da África Ocidental. CURTIN, 1965. Para um estudo recente sobre a expedição ver DELGADO, 2013.

4 Mungo Park foi supostamente o primeiro europeu a cruzar o curso do Níger, tendo atingido o rio em viagem terrestre iniciada na embocadura do rio Gâmbia, ainda no final do século XVIII. Voltou em outra expedição em 1805, quando morreu no Níger, próximo à Boussa. Ambas as viagens foram financiadas pela *African Association for the development of interior parts of Africa*. Seu nome é sempre lembrado como precursor das viagens de mapeamento do curso do Níger.

Assim, as instruções originais do *FO* para J. Beecroft continuam, além dos dois ‘objetivos principais’ já mencionados, outros complementares ou secundários, quais sejam, aproveitar as oportunidades para abrir comércio com as cidades maiores às margens dos rios, descobrir a extensão do poder político dos ‘chefes’ africanos, inquirir sobre a situação do comércio externo de escravos e propor, quando possível, o seu final em troca da abertura de canais de comércio lícito de marfim e outros produtos, recolher todas as informações científicas possíveis sobre história natural e clima regionais e, finalmente, prospectar as possibilidades de assentamento de missionários cristãos nas diversas regiões visitadas.

Apesar de serem objetivos explicitamente pacíficos, os meios para sua realização contavam com um aparato de segurança garantindo em grande medida a superioridade bélica da expedição frente às sociedades africanas ribeirinhas, fato reconhecido pelo *FO* e devidamente ressaltado por Lord Clarendon ainda nas instruções. Após mencionar que o navio seguia fortemente armado, o secretário de relações exteriores continua: “[...] não deverá encontrar nenhuma oposição nas proximidades da foz, onde poderia haver perigo. Mas deve lembrar-se que a melhor segurança contra um ataque consiste em que os nativos saibam e reconheçam que você está bem preparado para resistir.”⁵

Este trabalho procura refletir sobre a expedição no contexto de transformação na relação política e econômica da Grã Bretanha com o interior da África Ocidental, com especial atenção aos termos e formas das trocas comerciais realizadas com os africanos diretamente ao longo da viagem e às condições nas quais estes relacionamentos foram estabelecidos. Para isto, antes de entrar em pormenores sobre estas trocas comerciais e as possíveis lógicas subjacentes às partes envolvidas, faz-se necessário apresentar um pouco mais detidamente a conjuntura desta relação em meados do século XIX, chamando atenção para as diferentes esferas envolvidas na organização e realização deste empreendimento específico.

5 FO 2/18, 19 maio 1854, p.93 A.

BREVE CONJUNTURA DA RELAÇÃO INGLATERRA – ÁFRICA OCIDENTAL NA PRIMEIRA METADE DO XIX

No início da década de 1830, segundo Philip Curtin, o interesse do governo britânico pela região da África Ocidental diminuía significativamente. O número de oficiais britânicos na costa nunca havia sido tão pequeno, e o número total de britânicos, incluindo comerciantes, missionários e representantes do governo não ultrapassava 200 (Curtin, 1965, p.294).

Em contraposição, entretanto, com a diminuição do interesse oficial britânico, ao menos três expedições privadas foram realizadas para subir o rio Níger nas décadas de 1830-1840.⁶ Neste período também houve uma expedição oficial em 1841 que, paradoxalmente, seria tratada por Curtin como um marco importante na relação Anglo-africana.⁷

Esta expedição oficial teria sido resultado de uma derrota das posições do governo no parlamento, em razão do lobby organizado por Thomaz F. Buxton.⁸ A presença britânica no interior do continente era vista por Buxton como uma estratégia diferente e mais efetiva para o combate ao tráfico atlântico de escravos, até então levada a cabo quase exclusivamente através da patrulha da costa por uma divisão especial da marinha britânica, apelidada de *Esquadrão Africano*.

6 Uma delas em 1832-1833 com participação de Richard Lander que em 1830 completara o mapeamento do curso do rio até sua foz, organizada e financiada por Mcgregor Laird. Outras duas em 1840 e 1845 com John Beecroft, que viria a ser o primeiro cônsul britânico para as baías de Benim e Biafra, financiadas respectivamente por Robert Jamieson e pela companhia de comércio criada por ele – com participação de Laird. Ver LYNN, 1979.

7 Isto por que apesar de ter fracassado em seus intentos mais diretos – instalar uma fazenda modelo na confluência do Níger com o Benue e estabelecer comércio mais frequente diretamente com o interior e principalmente da alta mortalidade entre os europeus – constituiu um corpo de conhecimentos mais precisos sobre as sociedades às margens do Niger. Ifemesia, em artigo sobre este tema, também argumenta que a expedição de 1841 foi um importante fator no estabelecimento das relações da Inglaterra com o interior da Nigéria, lançando as bases para os contatos futuros. IFEMESIA, 1962.

8 Thomas Fowell Buxton foi um renomado abolicionista inglês na primeira metade do século XIX. Membro da casa dos comuns desde 1818 e co-fundador da *British Anti-Slavery Society* em 1823. Sua atuação parlamentar foi fundamental durante os debates e votações que levaram ao final da escravidão em colônias Inglesas em 1833. Posteriormente, foi idealizador e trabalhou fortemente para a execução da primeira expedição oficial inglesa ao Niger em 1841. IFEMESIA, 1962.

Desde 1807 - quando passou a ser considerado ilegal para súditos e navios britânicos - acabar com o tráfico atlântico de escravos vinha sendo a principal preocupação do governo no que diz respeito à política para com a África. Por contraposição ao pequeno número de britânicos estabelecidos na costa, apenas a divisão da marinha encarregada do combate ao tráfico contava na década de 1840 com mais de mil homens embarcados em média e, apesar do debate e das dúvidas sobre a eficácia do esquadrão para cumprir seus objetivos, ele continuou em funcionamento ao longo de toda a década seguinte (Curtin, 1965).

Entre 1830 e 1850, entretanto, foi notável o crescimento das exportações de óleo de palma para a Inglaterra. Segundo Martin Lynn, seu volume dobrou neste período (Lynn, 1981).⁹ Se o total das importações da África Ocidental era proporcionalmente pequeno, em números absolutos, o comércio de óleo na costa atingia cifras importantes,¹⁰ tendo como resultado, entre outros, a instalação de um consulado nas baías de Benim e Biafra, para atuar na mediação e na proteção dos interesses comerciais britânicos na região.

Não por acaso, o primeiro cônsul nomeado foi John Beecroft. Ele já atuava como mediador entre comerciantes britânicos e africanos nas cidades do Delta antes mesmo de ser nomeado cônsul. Nele, Lord Palmerston, então comandando o *Foreign Office*, teria encontrado, segundo K. Dike, “[...] um imperialista entusiasta e consciente, que lançou um movimento à frente, marcado pela intervenção ousada nas políticas dos estados nigerianos. Sua ocupação de Lagos em 1851 e a deposição do Rei Pepple em 1854 ilustram as linhas de sua política.” (Dike, 1956, p.14).¹¹

9 O total em toneladas passou de 10.673 em 1830 para 21.723 em 1850. Importante notar que ainda em 1825, o volume era de 4.268 toneladas. Segundo Patrick Manning, a renda da exportação de óleo ultrapassou a de exportação de africanos escravizados na Baía de Biafra ainda no começo da década de 1830. MANNING, 1986.

10 No início da década de 1850, em seu pico, o preço do óleo na costa africana atingia 45 libras por tonelada, ou seja, a exportação total anual se aproximava de um milhão de libras.

11 O período do consulado de Beecroft foi realmente de intervenções. Além das mencionadas na citação, pode-se acrescentar o bloqueio de diversos portos da costa, incluindo o de Uidá, por vários meses em 1851. Sobre a atuação agressiva de Beecroft e do Esquadrão Africano neste período, ver Biobaku, 1957. Sobre sua atividade antes do período consular, ver LYNN, 1979.

Paralelamente, a tecnologia de navios a vapor se desenvolvia de forma acelerada, em especial vinculada à figura de Mac Gregor Laird. Seu estaleiro construiu o primeiro navio a vapor com casco de ferro que fez uma viagem oceânica, o *Alburkha*, para sua expedição ao Níger em 1832.¹² No mesmo local também foram fabricados os vapores da expedição oficial de 1841¹³ e, ainda mais importante no contexto da metade do XIX, os vapores *Nemesis*, *Phlegethone* e *Sesostris* que participaram das batalhas na China durante a primeira Guerra do Ópio. Segundo Daniel Headrick, 18 navios a vapor participaram das atividades nesta guerra, e tiveram importância fundamental (Headrick, 1979).¹⁴

Também foi de iniciativa de Laird outro dos desenvolvimentos importantes no período, que alteraria a organização do comércio de Óleo com a costa africana. A fundação da *African Steamship Company*, que estabeleceu linha mensal de vapores entre Londres e a costa ocidental africana, e amechou o contrato de transporte dos correios do governo britânico em 1852.¹⁵ A introdução desta linha de vapores teve consequências estruturais para o comércio de óleo na costa e no interior. Em especial tornou possível, para comerciantes africanos e europeus, entrar no negócio de óleo de palma com menos capital, pois qualquer quantidade de óleo poderia ser vendida, bastando pagar o frete relativo (Lynn, 1989).¹⁶

12 LAIRD, Macgregor; OLDFIELD, A. K. *Narrative of an Expedition into the interior of Africa, by the River Niger in the steam vessels Quorra and Alburka, in the years of 1832, 1833 and 1834*, 2 vols.. London: Richard Bentley, 1837.

13 ALLEN, William; THOMSON, T. R. H.. *A narrative of the expedition sent by her majesty Government to the River Niger in 1841*. London: Richard Bentley, 1848.

14 Segundo este autor, “Com a chegada dos vapores, especialmente o *Nemesis*, as relações sino-europeias adquiriram um novo caráter. Não era mais o confronto fútil entre a baleia e o elefante. Os vapores trouxeram a guerra moderna ao coração da China” (HEADRICK, 1979, p.241).

15 O contrato aparece transcrito nos *Parliamentary Papers* 1852, XLIX (284).

16 Para uma breve análise sobre o menor capital necessário para entrar no comércio de óleo ver LAW, 1995, p.1-31, introdução. Aparentemente, o óleo podia ser produzido em unidades menores, entretanto, para os principais portos exportadores na Baía de Biafra (Bonny e Calabar), a economia de escala ocorria na fase do transporte. Assim, compravam em pequenas quantidades nas regiões produtoras acima do Delta e transportavam em grandes quantidades para venda na costa. A unidade de medida mínima para venda nestes dois portos continuou elevada.

Em termos mais amplos, a bacia Atlântica passava por grandes transformações ao longo da primeira metade do XIX. As independências das antigas colônias latino americanas, a expansão da influência britânica no atlântico sul e sua saída do comércio de escravos, e finalmente o final deste na virada das décadas de 1850/1860, entre outras, colocavam novos desafios às sociedades envolvidas.

Estas transformações coincidem, de certa maneira, com um período de profundas alterações nas estruturas políticas e sociais de grande parte da África Ocidental. Tais coincidências foram, por vezes, compreendidas através de interpretações causais mais diretas. K. Dike, por exemplo, creditou estas alterações na cidade de Bonny, no delta oriental do Níger, à perda de controle progressivo dos governantes sobre a renda do comércio externo em razão da mudança da principal commodity de exportação (Dike, 1956b). Hopkins praticamente ampliou esta interpretação para o contexto da África Ocidental como um todo incluindo o interior (Hopkins, 1973). Outros estudos, entretanto, sugerem que a proporção do rendimento do comércio externo frente à arrecadação total dos Estados não tinha dimensão suficiente para estimular transformações tão profundas em suas estruturas econômicas e sociais. Desta forma, as causas destas, deveriam ser explicadas por outros fatores, essencialmente internos às dinâmicas da história local ou regional (Ajayi; Austen, 1972).¹⁷

Parece relativamente claro, atualmente, que é mais produtivo procurar compreender de maneira diferencial o impacto das transformações atlânticas nas sociedades africanas. Segundo Robin Law:

[...] a experiências de todas as regiões da África Ocidental evidentemente não são as mesmas. Em primeiro lugar, o comércio Atlântico (e portanto, presumivelmente, as transformações de sua natureza no século XIX) não foram igualmente importantes para todas as sociedades africanas ocidentais – foi criticamente importante para as comunidades costeiras que

17 O debate sobre a transição comercial na África Ocidental e sobre a existência da chamada ‘crise de adaptação’ é complexo e extenso. Grande parte da historiografia, até 1993 foi sumariada por LAW, 1993.

viviam, essencialmente, de comércio, tais como Bonny e outras comunidades do Delta do Níger; foi um pouco menos, mais ainda consideravelmente importante para sociedades um pouco ao interior, como Axanti e Daomé; e presumivelmente de importância diminuída para sociedades situadas mais para o interior, e talvez de nenhuma importância para algumas sociedades muito remotas ou isoladas, que podem não ter sido afetadas em nada pelo tráfico Atlântico (Law, apud Kolapo, 1999b, p.45).

A EXPEDIÇÃO

Diversos agentes, justificativas e interesses foram mobilizados no processo de organização da expedição de 1854. Não por acaso, após a concordância entre o FO e o Almirantado sobre sua realização, despachos pedindo informações e sugestões foram enviados para Sir Roderick Murchinson, presidente da *Royal Geographical Society* (RGS), para Francis Beaufort, hidrógrafo do Almirantado, e para MacGregor Laird, sócio da *African Steamship Company*.

Murchinson foi uma figura importante no desenvolvimento da Geografia na Inglaterra. Presidia a RGS num momento no qual a associação ganhava relevância e estava diretamente atrelada aos interesses comerciais e imperiais britânicos. Em especial os discursos de Murchinson na presidência apareciam recheados de menções à “expansão nacional, assunções de superioridade moral e tecnológicas sobre outras raças, expressões de uma teologia natural, que via propósito nos padrões de assentamento humano e adaptação ao ambiente, e asserções sobre o direito e o dever britânico de agir à sua vontade ao redor do mundo” (Stafford, 1989, p.296). A consulta do FO à Murchinson é mais um elemento que sugere a relação próxima entre a sociedade de geografia e o governo neste período.¹⁸ Francis Beaufort, membro fundador da RGS,

18 Sobre a produção de conhecimento geográfico e sua relação com as dinâmicas imperiais britânicas: STAFFORD, 1989; DRIVER, 2001 e BARNETT, 1998. A própria indicação de Baikie para participar da expedição foi de Murchinson e Francis Beaufort, FO 2/18, 19 jul. 1853, p.14.

ocupava o cargo de hidrógrafo do almirantado há 25 anos, e servia como conexão entre o governo e a sociedade de geografia (Driver, 2001, p.34).

MacGregor Laird, como já foi notado, tinha longo tempo de relações e interesses comerciais na África Ocidental além do conhecimento tecnológico e capital necessário para a realização do empreendimento. Em resposta ao despacho do FO, solicitando um navio para a expedição, com base no acordo prévio de 1852, Laird informa que era signatário de dois acordos diferentes, um dizendo respeito apenas ao transporte do correio e outro para fins de exploração. Mas este último era “impróprio para uma *joint stock company*, pois deve necessariamente ser levado a cabo como uma aventura comercial”.¹⁹ Para o formato desejado, qual seja, uma expedição científica, diplomática, missionária e comercial, outro acordo deveria ser assinado. Pelo conteúdo do despacho de Laird é possível perceber que em sua concepção as dinâmicas da atividade exclusivamente comercial conflitavam com os demais interesses enunciados pelo FO para a expedição.²⁰

O encarregado das missões diplomáticas, ou seja, de negociar os termos da relação entre Inglaterra e as sociedades africanas do interior, deveria ser John Beecroft, que parecia a escolha mais óbvia, uma vez que residia em Fernando Pó desde a década de 1830, tinha um vasto conhecimento sobre as sociedades africanas do Delta e do baixo Níger – já tendo realizado viagens em várias destas regiões em 1836, 1840 e 1845 - e mostrava-se um agente importante da Inglaterra, principalmente depois da fundação do consulado em 1849. Entretanto, Beecroft faleceu

19 “trading adventury” no original, Laird para FO. FO 2/18, 07 maio 1853, p.12.

20 Ao que parece, entretanto, continuou em vigor o contrato de 1852, visto que em 1856, quando outra expedição estava sendo preparada, Laird menciona ao FO que teve perdas consideráveis com aquele contrato, e que esperava recuperá-las ao menos em parte neste próximo. Os termos que aparecem no despacho de Laird sobre o contrato de 1854 falam em 5 mil libras para a construção do barco e mais um preço fixo por milhas navegada. Em anexo ao seu despacho de 07 maio 1853, (FO, 2/18, p.14-17) encontra-se um arrazoado assinado por Francis Beaufort (Almirantado) e R. Murchinson (RGS), afirmando que não cabia discussão ao preço estabelecido de 4 shelings por milha percorrida. Mais sobre este tema no tópico “Comércio de marfim na expedição”. De fato, o contrato com fins expedicionários de março de 1852, fala apenas em remuneração por milha percorrida.

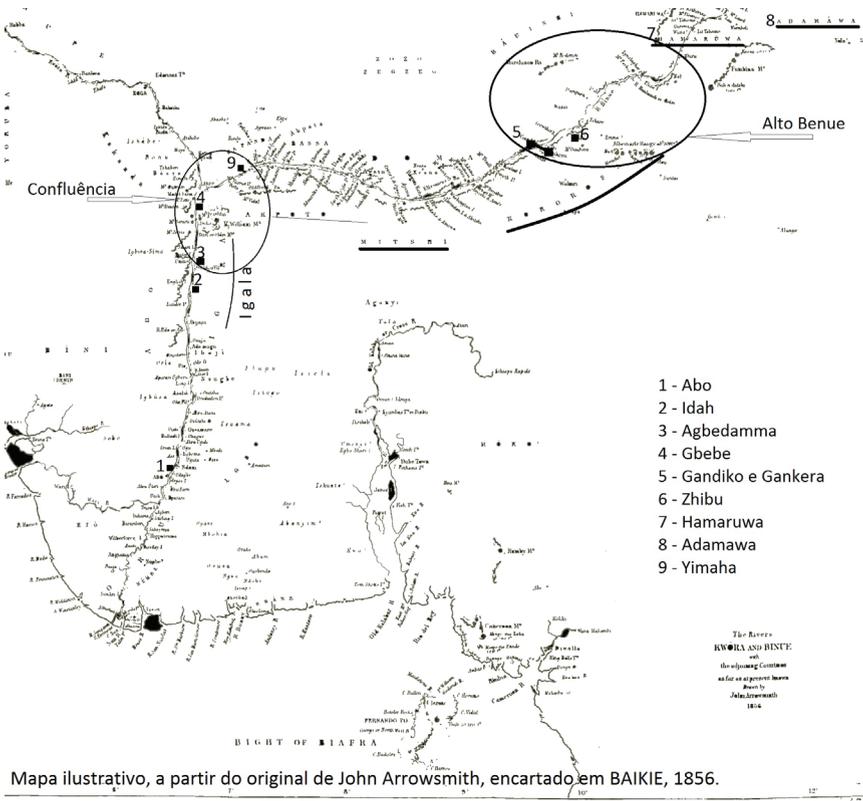
antes do início da expedição e em seu lugar assumiu William Baikie, médico da marinha, originalmente designado para fazer a coleta e os trabalhos botânicos durante a viagem. Baikie assumiu uma postura pouco comum nos relatos europeus sobre a região, uma vez que mencionava praticamente sempre os seus informantes, as minúcias dos processos de negociação como os problemas de tradução por exemplo, e aceitava de bom grado as ajudas e sugestões de africanos como Samuel Crowther.²¹ Isto traz para seu relato, informações raras e importantes para a compreensão da forma relacional estabelecida entre a comitiva europeia e seus interlocutores africanos, tanto os membros da expedição como das sociedades africanas visitadas. Baikie dedicou-se à coleta vocabular de diversas línguas faladas na região, manifestou interesse constante em compreender as ações africanas, e simpatizava bastante com as ideias humanitárias e seu discurso civilizador e missionário para o continente.

Nesses moldes, a expedição atravessou diversas sociedades em processo de transformação acelerada e complexa na África Ocidental. Em primeiro lugar, o próprio Delta do Níger, passando por uma fase de disputa acirrada pelo controle do comércio entre as diferentes cidades e “*canoe houses*” num contexto de ampliação do mercado e da concorrência no comércio de óleo de Palma (Dike, 1956b; Lynn, 1989). Acima, às margens do Niger no ápice do delta, passou pela região Ibo de Aboh, mergulhada numa crise de sucessão que durou entre 1844 e 1862. Já mais próximo à confluência entre os rios Niger e Benue, atravessaram o território Igala, que também passava por crise na autoridade central e fracionava-se com o surgimento de novas cidades e mercados. Esta mesma região também sofria as consequências das chamadas Guerras Nupe e da própria expansão do Califado

21 Crowther era Oió de nascimento. Capturado para ser vendido como escravo via Atlântico, foi recapturado pelo Esquadrão africano e deixado em Serra Leoa, onde aprendeu inglês e passou a professar a religião anglicana. Importante figura para a história da África Ocidental no século XIX, participou de diversas expedições para o interior, entre elas a de 1841 e a de 1854, foi responsável pela constituição da grafia e gramática da língua Iorubá, fundou e participou de várias missões religiosas no interior da região Ioruba, tendo sido o primeiro bispo anglicano negro. Mais sobre a carreira de Crowther em AJAYI, 1965.

de Sokoto em suas fronteiras ao sul, que se estendiam praticamente por toda a margem norte do Benue e do Níger (Kolapo, 1999b; 2002).²²

É momento, pois, de apresentar, a partir do relato de William Baikie, uma breve análise das transações comerciais realizadas e da forma na qual as relações da expedição com os africanos foram estabelecidas.



22 Nomes das cidades, títulos e pessoas seguirão a grafia de Kolapo sempre que forem encontradas menções. Quando não forem, seguirão o original das fontes.

REFLEXÕES SOBRE O COMÉRCIO DE MARFIM NA EXPEDIÇÃO

Desde o início da viagem parece ter havido algumas complicações sobre questões comerciais no empreendimento. Baikie refere-se à um desacordo entre um comerciante que pretendia seguir com o “*Pleiad*” e o capitão do barco, Mr. Taylor, a quem ele não mantinha em alta conta:

[...] Eu podia ver que o capitão, Mr. Taylor, não era adaptado para o trabalho [...] Ele parecia muito deficiente em qualidades como energia, decisão e administração, requisitos para a posição que ocupava [...] um gentleman, que pretendia acompanhar o “*Pleiad*” como comerciante, incapaz de se entender com Mr. Taylor, nos deixou em Clarence, desejando voltar para a Inglaterra.²³

Um pouco acima da confluência, Baikie assume o cargo de Taylor que, segundo ele, trabalhava contra a progressão da expedição, atrasando a subida do rio, mostrando “a mais lamentável apatia e indecisão”. Nem mesmo os “interesses diretos de seu empregador”, MacGregor Laird, estavam sendo atendidos, pois “ele nunca saía do barco ou fazia qualquer inquirição sobre comércio, todas as compras tendo sido feitas exclusivamente pelo Dr. Hutchinson.” (Baikie, 1856, p.93).

As menções às atividades de Hutchinson permeiam todo o relato. Inicialmente ele juntou-se à expedição como cirurgião contratado para a tripulação do navio por MacGregor Laird, mas pouco aparece citado em funções diferentes das comerciais. As dez vezes nas quais Baikie se refere à compra de Marfim, Hutchinson aparece nominalmente como comprador em sete.²⁴ De fato, o marfim parece ter sido a mercadoria

23 BAIKIE, William *Balfour*. *Narrative of an exploring Voyage up the rivers Kwora and Binue (commonly known as the Niger and Tsádda) in 1854*. London: John Murray, 1856, p.51.

24 Contando apenas as menções que surgem no relato, o peso total de marfim comprado durante os quatro meses de expedição atingiu 1095 kg. (BAIKIE, 1856, p.84, p.86, p.128, p.133, p.172, p.264, p.266, p.269, p.275, p.282).

mais procurada além das necessidades básicas de manutenção da expedição, tais como alimentos e madeira.

A despeito da considerável quantidade de marfim adquirida, Laird tratava a expedição como um fracasso comercial. Em seu contato com o FO quando dos preparativos para uma nova subida do Níger em 1856, em discussão sobre os termos do contrato, menciona que esperava recuperar as perdas da expedição anterior, calculadas “até o presente em quatro mil e quinhentas libras”, em razão do aumento de custos com “salários, provisões e seguro”.²⁵

Não é possível, estimar os custos da expedição a partir do relato, mas podemos compreender um pouco da dinâmica do comércio de marfim, em termos da oferta. Mesmo considerando o resultado comercial negativo informado por Laird, a expedição mostrou que havia condição de comprar marfim no interior, mais próximo à região de ‘produção’ via rios Niger e Benue.

Segundo Marion Johnson, a década de 1850 marcou uma mudança importante na dimensão do comércio do marfim no interior. Nas duas décadas anteriores, a exportação via África do norte girava em torno de 10 toneladas por ano, enquanto atingiu 70 toneladas no período em questão (Johnson, 1978). Entre as razões deste aumento, Johnson sugere a importância da ampliação do espaço de atuação de comerciantes hauçás de Kano e Borno, que passaram a atingir os mercados ao longo do rio Benue em especial Adamawa.²⁶

Baikie, por sua vez, informa que “Adamawa [...] era tributária de Sokoto, e muito produtiva em marfim, sendo os elefantes extremamente

25 Mac Gregor Laird para FO, 12 fev. 1856. FO 2/23, p.32.

26 Trata-se de um desvio da rota, tendo os hauçá atingido os mercados ao sul do Benue, boa parte do marfim que era escoado pelo sul, via Camarões agora desviava-se para o norte, via Kano e deserto do Saara. Segundo JOHNSON, em relatório de pesquisa para a *Social Science Research Council* da *British Library*, setembro de 1978 (não publicado), “o total geral de marfim nas importações inglesas da África Ocidental permaneceu razoavelmente estável [...] em torno de 100 toneladas ao ano, entre 1780-1840”. *Ivory trade and economic development of pre-colonial West Africa*, British Library, p.3.

numerosos.” (Baikie, 1856, p.173). De fato, boa parte do marfim foi comprado diretamente ali ou nas proximidades. Entre as cidades de *Zhibu* e *Gurowa*, Hutchinson comprou cerca de 450 quilos em duas negociações, mas em circunstâncias diferentes. A primeira delas foi com um grupo de mercadores hauçás, em trânsito. Segundo Baikie:

Alguns mercadores hauçás estavam passando por acaso por Zhibu no período de nossa chegada. Eles estiveram comprando marfim em Kororofa e, é claro, preferiram vender de uma vez ao invés de levar a mercadoria para um mercado distante. Dr. Hutchinson, ao fim de um dia produtivo, descobriu ter comprado 620 libras de marfim (Baikie, 1856, p.133).

De acordo com o mapa incluso no relato, os hauçás vinham do sul, provavelmente levando o marfim através de Sokoto para os mercados transaarianos. Importante notar que neste momento, os hauçás aceitavam caurins justamente num período no qual estavam valorizados na região, em razão da entrada de Borno no mercado desta moeda no final da década de 1840, o que poderia significar uma vantagem no preço relativo (Lovejoy, 1974).²⁷

A outra transação nesta região ocorreu em *Gurowa*, onde a expedição havia deixado o “*Pleiad*” para visitar o sultão em *Hamaruwa*, há um dia de viagem por terra. De fato, esta negociação já indica tanto a capacidade de responder a demandas localizadas, quanto ao relativo controle do Estado sobre o comércio naquela região fronteiriça do califado de Sokoto. Apenas dois dias após partirem, retornaram com uma carta do sultão “autorizando todos a comprar qualquer coisa que quiserem”

27 O grande fluxo de caurins na região costeira teria derrubado seu valor entre as décadas de 1840 e 1850. Por outro lado, a entrada de Borno no mercado em 1848 teria segurado o valor da moeda nas regiões ao norte por quase uma década. Além disto, havia o custo de transporte. O valor de um escravo em Ilorin na década de 1840 girava em torno de 50 mil caurins, o que significa cerca de 60 quilos! Baikie, em seu próprio relato, menciona o preço do escravo em Aboh ao redor de 60 a 70 mil caurins por homem adulto. BAIKIE, 1856, p.317.

dos europeus (Baikie, 1856, p.153) e com uma série de comerciantes com artigos para vender. No mercado montado a bordo do “*Pleiad*”, “[...] uma cena de atividades começou imediatamente. Dr. Hutchinson comprou, a taxas razoáveis, todo o marfim que foi trazido, sendo cerca de 360 libras, e de boa qualidade” (Baikie, 1856, p.172).

A maior parte da mercadoria, entretanto, foi comprada próximo à confluência, na viagem de retorno, já que durante a subida do rio, apenas esporadicamente conseguiram encontrar marfim a venda.²⁸ De fato, um grupo foi deixado em *Gbebe* para estabelecer um ponto fixo de comércio, mas em duas semanas tinham comprado apenas 278 libras, uma vez que Crawford, o agente que estava encarregado das compras em *Gbebe* não tinha autonomia para pagar acima do valor estipulado, que estava abaixo do preço do mercado.²⁹

Mas com a volta do navio as coisas mudaram de dinâmica. No dia seguinte à chegada em *Gbebe*, Hutchinson comprou mais de 460 libras de marfim de boa qualidade, incluindo um dente de mais de 50 quilos. Um pouco abaixo, já nas margens do Níger, em *Agbedamma*, localidade recentemente fundada por antigos moradores de *Idah*, do clã Abokko, compraram mais 555 libras (Baikie, 1856, p.282).

Interessante notar que a região de *Idah* até a confluência, ao norte, passava por um período prolongado de instabilidade política, como resultado da fragmentação do poder do Ata.³⁰ Segundo Kolapo, de forma similar ao que acontecia na região do Delta do Níger, o governo estava perdendo paulatinamente o controle sobre o comércio, neste caso para “um grupo de clãs não reais, com influência econômica e política crescente” (Kolapo, 1999b, p.47). Um destes clãs, *Abokko Onukwu Ata*, começou

28 Em um destes casos, numa cidade deserta, recém saqueada por fulanis nas margens do califado de Sokoto, que ainda estavam nas redondezas. O único homem encontrado na localidade, rapidamente vendeu 100 libras de marfim para Hutchinson, provavelmente com receio de perde-las em caso de retorno dos fulanis.

29 “Mr. Crawford esteve tão amarrado pelas ordens que recebera sobre os preços, que não pode oferecer nem mesmo um preço justo de mercado” (BAIKIE, 1856, p.266).

30 Ata é o título do governante da região Igala, cargo que exercia a partir da cidade de Idda.

a dispersar de *Idah* ainda na década de 1820, mas foi aos poucos ganhando em importância comercial e autonomia política nas décadas posteriores. Ainda segundo Kolapo, este clã estabeleceu-se em várias localidades ao norte de *Idah*, em especial até a confluência, onde *Gbebe* tornou-se centro comercial de relevo já na década de 1840. Em 1854, o clã *Abokko* havia montado um acampamento militar em uma ilha fluvial para observar as atividades em *Idah*. Foi nesta conjuntura que a expedição chegou à cidade pela primeira vez.

Neste momento já era possível perceber a diminuição do poder do *Ata* sobre as atividades no rio, que continuaria em queda nas décadas seguintes. Para conseguir a entrevista com o rei de *Idah*, a comitiva teve antes que obter a autorização de Okeyin, do clã *Abokko*. E diferentemente das outras visitas, o *Atah* recebeu os visitantes no mesmo dia de sua chegada.

Ao que parece, um dos centros comerciais mais importantes da região localizava-se agora na confluência. Esta foi o último local no qual a expedição encontrou a mercadoria para comprar, e como se viu, em grande quantidade. Em duas semanas, entre a subida e descida do Benue pela expedição, quase 600 quilos de marfim foram acumulados para venda exclusivamente para os europeus!³¹

31 Isto apesar do *Ata* garantir que traria muito marfim para vender aos Europeus na viagem de volta. De qualquer forma, o *Ata* já não parecia ter muita força nos processos de negociação. Segundo o próprio Baikie, “Apesar de ser um monarca absoluto ele não parece possuir muita autoridade real, nada de importância é transacionado sem o consentimento do partido A'boko” (BAIKIE, 1856, p.83).

Local	Comprador	Marfim (em lbs)
Yimaha (baixo Benue)	Hutchinson	200
Gankera (alto Benue)	Não especificado	100
Zhibu (alto Benue)	Hutchinson	620
Wuzu (alto Benue)	Hutchinson	360
O'gba (Confluência)	Não especificado	20
Gegbe (Confluência)	Mr. Crowford	278
Gegbe (Confluência)	Não especificado	87
Gegbe (Confluência)	Hutchinson	467
Agbedamma (Confluência)	Hutchinson	555
Idah (Confluência)	Hutchinson	42
Total		2729

Fonte: BAIKIE, 1856. – Note-se que a tabela é apenas indicativa, pois em várias das menções, as quantidades não são precisas, por exemplo, diz 'mais de 200 libras' em Yimaha, ou "um dente de 87 lbs e mais alguns 'scrivelloes'" em Gbebe.

RELAÇÕES EUROPEUS-AFRICANOS AO LONGO DA EXPEDIÇÃO

Há notáveis diferenças entre os relatos britânicos sobre a África Ocidental durante o período de mapeamento do curso do rio Níger e nas décadas seguintes. Estas apresentam-se de muitas maneiras - nas escolhas narrativas, na descrição das relações com os africanos, nos projetos políticos sugeridos, nos pensamentos raciais com quais os narradores debatiam e aos quais construíam, etc... - e relacionam-se com as condições históricas específicas de cada expedição e publicação – ambientes políticos locais das sociedades africanas, quantidade de homens e segurança de cada empreendimento, ambiente intelectual e político quando da publicação, opções formais dos autores e editores, entre outros.

Uma destas diferenças aparece justamente na descrição das interações com os africanos, em especial da posição na qual o autor colocava-se em

sua narração. Mungo Park descrevia-se como uma espécie de indigente, um brinquedo nas mãos dos potentados africanos em torno do Níger, ressaltando sua impotência e dependência, ou seja, representando-se como um sobrevivente nas condições mais adversas, uma espécie de anti-herói, ou um anti-conquistador como sugere Mary Louise Pratt (1998).³² Já em 1841, o Níger podia ser caracterizado pelo pronome possessivo *nosso*, como fizeram Allen e Thompson, além de impor tratados draconianos às sociedades africanas em troca de um conjunto praticamente simbólico de “presentes” (Allen; Thomson, 1848, p.6).³³ Esta possibilidade surgiu, em parte, pela mudança no equilíbrio relacional provocado justamente pela nova forma de viagem em curso. Subindo o rio de barco, fortemente armados e relativamente móveis, os europeus não mais estavam sujeitos às condições antes impostas de maneira praticamente unilateral pelos governantes africanos.³⁴

É possível notar, nas várias narrativas acessadas (em especial no relato de Baikie), que a dinâmica da expedição dependia diretamente dos objetivos principais inicialmente traçados e de eventuais dificuldades causadas pela condição de navegabilidade do rio ou do funcionamento do navio. O progresso da navegação, os pontos de parada, o tempo de permanência em cada localidade já não eram mais, na prática, tão dependentes dos desejos manifestos dos governantes africanos.

32 Ressalte-se também que não se trata apenas de escolha e estratégia narrativa, ou seja, a descrição tem relação evidente com a situação de fato vivenciada nestes casos.

33 Para uma discussão mais completa sobre a mudança deste tropos narrativo e sua relação com as condições materiais das viagens, ver GEBARA, 2012. Note-se que o valor dos ‘presentes’ quando da assinatura do tratado não eram pequenos em absoluto. Mas para o tamanho do orçamento da expedição, de cerca de 100 mil libras segundo Ifemésia, seu valor era praticamente simbólico. IFEMESIA, 1959, p.334.

34 Como contraposição, Hutchinson quando se refere à Frederick Barth, que realizava naquele mesmo momento uma viagem por terra cruzando boa parte do Califado de Sokoto, apresenta uma imagem que mais parecia com a situação de Mungo Park do que com a dele mesmo. “Ele estava a dois anos e três meses sem ver a face de um europeu, três anos sem uma gota de vinho, e por vezes tão completamente impotente e prostrado que uma criança poderia tê-lo matado”. HUTCHINSON, Thomas Joseph. *Narrative of the Niger, Tshadda, and Binuë Exploration: including a report on the position and prospects of trade up those rivers, with remarks on the malaria and fevers of western Africa*. Londres: Longman, Brown, Green, and Longmans, 1855, p.259.

Um exemplo bastante claro desta relativa independência da expedição com relação aos governantes dos territórios africanos atravessados aparece na visita ao *Ata*. Em todas as experiências anteriores, uma grande demora, por vezes de vários dias, detinha os Europeus na cidade. Como já foi mencionado, esta foi a primeira vez na qual o *Ata* aceitou ser visitado no dia da chegada dos estrangeiros. Impelidos pelo objetivo de chegar o mais longe possível, a expedição praticamente impôs ao *Ata* que fossem recebidos, ou então partiriam rio acima de qualquer forma. A recepção foi narrada por Baikie da seguinte forma:

[...] informamos que pretendíamos partir no próximo dia, ao que sua majestade disse ser impossível, “não é bom”, o navio deve vir para Iddah e permanecer por cinco dias. Eu expliquei as razões de nossa pressa [...] e para acalmá-lo, disse que atracaríamos em Iddah de manhã, e ficaríamos até o meio dia, quando positivamente partiríamos. [assim] quebramos o velho costume de não ver o Attah no mesmo dia em que o anúncio da visita é feito para ele. (Baikie, 1856, p.60-61).

A presença do barco a vapor parecia realmente gerar apreensão nos africanos ribeirinhos. Diversas vezes, Baikie nota que as cidades ficavam ‘vazias’ com a aproximação da expedição, ou então que os nativos ficavam apreensivos com a sua chegada (Baikie, 1856, p.65, p.96, p.119).³⁵ Interessante notar que o autor resolve esta questão, ao menos em termos narrativos, sempre do mesmo jeito, ou seja, quando os nativos mostram-se apreensivos, ele caminha em direção à eles com as mãos a mostra, para evidenciar que estava desarmado. Em uma das vezes nas quais sentiu-se ameaçado, ele informa ao leitor que “não tinha armas com ele, e mesmo que tivesse, seria muito rude empregá-las, tendo resolvido nunca usá-las em qualquer pretexto, exceto em absoluta autodefesa” (Baikie, 1856, p.104).

35 Não se pode também deixar de lembrar que as regiões atravessadas pela expedição passavam por momentos de instabilidade e insegurança por diversos motivos, entre eles as guerras Nupe e a expansão do califado de Sokoto. KOLAPO, 1999a. Assim, os habitantes locais estariam de antemão precavidas contra a chegada de estrangeiros.

Este foi um dos dois únicos episódios ao longo da narrativa na qual aparece a possibilidade de enfrentamento. Significativamente, nenhum deles enquanto estavam no barco a vapor ou próximo dele. O outro, ocorreu quando eles haviam deixado o barco em *Gurowa* – pois não tinham mais condições de cortar ou comprar madeira e parte da tripulação, especialmente os africanos, estava sofrendo com escorbuto – e tentavam atingir *Yola* remando rio acima, com uma pequena comitiva composta por Baikie, Daniel May (cabo da marinha britânica que lhe acompanhou em todo o percurso), e 7 africanos (*Kru*) como remadores. Ao aproximarem-se de uma vila, ainda na canoa o autor relata que:

O comportamento deste povo selvagem atraiu nossa atenção; os homens começaram a se aproximar, a exhibir suas armas e mandar suas mulheres e crianças embora [...] As coisas estavam começando a parecer sérias; nossa tripulação, como sempre, estava tímida, e Mr. May e eu dependíamos somente de nós mesmos em meio a 300 ou 400 selvagens armados. Não havia solução, tivemos que abandonar todas as esperanças de continuar nossas observações para fixar uma posição geográfica exata. (Baikie, 1856, p.198).

Baikie claramente não associa o comportamento mais ou menos agressivo dos nativos com as eventuais condições de fragilidade dos membros da expedição nestes momentos. Em ambos os casos onde o enfrentamento tornou-se aparente, a explicação parece ter recaído sobre o caráter dos nativos locais. Assim, na primeira ocasião, a população era *Mitshi*, “rude em suas aparências e vestimentas, muito tatuados e carregando constantemente suas armas, estes homens pareciam personificações perfeitas de selvagens” (Baikie, 1856, p.104) e na segunda, *Dultis*, “muito mais rudes, selvagens e nus do que quaisquer outros que encontramos até agora.” (Baikie, 1856, p.198).³⁶

36 Note-se também que a situação era bastante diferente nas regiões mais próximas ao delta. O vapor no qual Richard Lander viajava em 1832 foi atacado em Angiama, no incidente que resultou em sua morte. Já no final da década de 1850, diversas foram as tentativas de impedir

Em geral, no restante do percurso, foi clara a tendência à manutenção das práticas tradicionais para estabelecer relações diplomáticas e comerciais. Em especial a chamada troca de presentes. De fato, na instrução do FO para a expedição constava explicitamente a menção a esta prática. Segundo o despacho:

Itens apropriados e amostras de produtos no valor de cem libras, serão supridos pelo governo para este propósito [...] Estes são para ser livremente oferecidos em todas as ocasiões, sendo que você deve julgar a quantidade, mas a prática deve sempre ser observada em conformidade com o costume do país.³⁷ (itálicos do autor)

Tais presentes não devem ser confundidos, neste momento, com tarifas sobre o comércio. Eram a forma tradicional de estabelecer as relações diplomáticas e abrir as negociações comerciais. Assim, supostamente deveriam ser recíprocos e seu valor monetário e simbólico estaria em relação com a importância política conferida ao interlocutor e com as possibilidades comerciais que se abriam.

O conjunto de bens oferecidos aos africanos seguia um certo padrão, em especial para aqueles que Baikie avaliava serem importantes. Em *Gbebe*, por exemplo, o conjunto foi “um mosquetão e uma baioneta, alguns pavios, um sabre com bainha, e algumas peças de tecido”, ao sultão de Hamaruwa, “várias peças de cálico branco e colorido, dois robes de veludo, um sabre com bainha de cobre, uma arma de dois canos, pólvora e pavios” (Baikie, 1856, p.94, p.165).³⁸

Parece claro que o valor simbólico era mais importante nestes momentos. Tal conjunto de mercadorias tinha valor monetário não muito

os vapores ingleses de subirem o Níger, resultando em algumas mortes e ferimentos graves para os tripulantes. IFEMESIA, 1959.

37 FO 2/18, 19 maio 1854, p.92. Interessante lembrar que a sugestão de levar tais mercadorias havia sido do próprio MacGregor Laird, FO2/18, 07 mar. 1854, p.65.

38 O mesmo presente foi encaminhado nesta circunstância ao Sultão de Sokoto.

elevado. Em *Idah*, de acordo com informação do próprio Baikie, um mosquetão valia naquele momento 12 mil caurins, enquanto o valor de um jovem escravo em *Aboh* girava em torno de 60 mil.³⁹ Mais do que o valor monetário, portanto, o valor simbólico, em especial das armas, servia como instrumento para estabelecer a importância relativa dos negociadores europeus frente aos seus interlocutores africanos.

De qualquer forma, os limites monetários dos presentes também eram calculados. Isto fica bastante evidente quando de sua negociação com Aje, em *Aboh*, quando já estavam retornando para a foz. Após oferecer, “uma arma de dois canos, um sabre grande, um roupão vermelho, algum tecido e algumas contas, e espelhos, tesouras e agulhas para suas mulheres”,

[...] Aje pareceu insatisfeito, e perguntou por que eu não dava o mesmo que o capitão Trotter deu [...] ele continuava pedindo mais coisas que eu não tinha, até que eu fui obrigado a falar com mais clareza, dizendo o quanto seu comportamento não era razoável, e que eu não esperava isto do filho do Obi. Ele então riu, mostrando que estava meramente tentando ganhar o máximo que podia, uma prática diária de *Aboh* (Baikie, 1856, p.305).⁴⁰

39 Segundo ele, o preço de um escravo homem adulto em *Aboh* girava em torno de 60 e 70 mil caurins, BAIKIE, 1856, p.317. E o mosquetão valia entre 8 e 9 mil na mesma localidade, BAIKIE, 1856, p.294. Ainda em seu relato temos uma correlação grosseira entre caurim e libra esterlina, segundo a qual 50 mil caurins valiam 3 ou 4 libras, BAIKIE, 1856, p.255. Importante notar, entretanto, que tais estimativas não servem para uma análise mais detida da formação de preços no interior da África Ocidental no período, por serem pontuais e imprecisos. Estudos mais detalhados sobre a variação de preços, em especial de escravos, podem ser encontrados em LOVEJOY; RICHARDSON, 1995a; 1995b. Mas mesmo a partir destes estudos, pode-se inferir a correlação aproximada de 12 mil caurins por libra esterlina na confluência no início da década de 1850.

40 Aje era um dos filhos do *Obi Osai* falecido em 1844, e estava em disputa pela sucessão. Trotter foi o comandante de um dos navios da expedição de 1841, a quem Baikie culpa por ter sido muito generoso na quantidade de presentes oferecida, criando problemas para ele em 1854. De fato, segundo Ifemesia, o valor oferecido por Trotter ao *Obi Osai* 13 anos antes foi de 50 libras, metade do valor total de presentes destinados a toda a expedição de 1854. IFEMESIA, 1962, p.301.

É possível afirmar, portanto, que mantinham-se, em parte, as dinâmicas estabelecidas pelos africanos em suas práticas específicas, como as relações comerciais. As cerimônias de troca de presentes, as moedas aceitas e as legitimidades das instituições locais de negociação eram esferas nas quais as determinações quase sempre provinham do lado africano da relação. Baikie inclusive aceitou pagar o preço de mercado para libertar um menino que havia sido embarcado ilegalmente no *Pleiad*, reconhecendo indiretamente a própria legitimidade do comércio escravo entre os africanos.⁴¹

Por outro lado, pode-se dizer que o equilíbrio começava a pender em favor dos europeus naquele momento por uma série de razões. Quer pela instabilidade política de *Aboh* e *Idah* e o rearranjo de forças em curso no médio Níger que fazia com que as relações com os europeus passassem a ser parte mais importante do cálculo político dos governantes locais, quer pela presença imponente e ameaçadora do *Pleiad*, ou pela posse de bens e mercadorias simbólicas e monetariamente valiosas. Como se viu, apenas duas vezes houve ameaça de enfrentamento direto, e ambas longe do barco.⁴²

Levando-se em conta também a ausência de mortes devido ao sucesso do tratamento profilático com quinino e as condições materiais de assegurar a mobilidade da expedição com independência de eventuais resistências africanas, não é de estranhar a sensação de segurança que transparece nestas narrativas, de maneira diferente daquelas de décadas anteriores ou de outras realizadas por terra no mesmo período.⁴³

41 Quando descobriu que um menino embarcado como servente de outro africano destinava-se de fato à venda, Baikie pagou o valor de 50 mil caurins para libertá-lo, mesmo tendo advertido anteriormente o homem que embarcara com ele que não aceitava escravos para venda em seu barco. BAIKIE, 1856, p.255.

42 Mesmo nos processos de negociação, as negativas africanas eram pouco frequentes. Limitando-se à recusa em vender ou o estabelecimento de preço muito elevado para determinados produtos. Baikie relata, por exemplo, que o preço pedido por uma tornoeleira de marfim em *Aboh* era equivalente ao de 3 escravos!. BAIKIE, 1856, p.302.

43 Esta conjuntura reforça ainda mais a assunção de superioridade já claramente expressa em todas as vertentes do pensamento racial britânico no período. Para estudos sobre o pensamento racial britânico ver, entre outros, STOCKING, 1987 e STEPAN, 1982.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não se trata de procurar estabelecer a expedição de 1854 como um marco histórico nas relações entre britânicos e sociedades africanas ao longo dos rios Níger e Benue, embora algumas de suas características tenham sido únicas até então, em especial, o fato de não ter havido nenhuma morte por doenças tropicais entre os participantes. Mas como foi evento um tanto isolado, tal dado teve, provavelmente, mais valor como propaganda do que na prática de redução da taxa de mortalidade em geral dos europeus na região. Curtin mostra que a principal mudança nestas taxas para os britânicos ocorreu a partir de 1875, ainda em razão da utilização do quinino como profilático.⁴⁴

Mais produtivo do que pensar no evento como marco histórico estático é considerá-lo como inscrito num processo. Neste caso, a expedição em questão mostra-se importante pois a partir dela produziu-se um conjunto de fontes para o historiador que por sua própria existência permitem refletir, além do seu impacto na conjuntura coeva das regiões visitadas na África, sobre um duplo conjunto de possibilidades, quais sejam, aquelas que tornaram o evento materializável e aquelas que foram abertas para desenrolares futuros.

As ações da Inglaterra com relação à África ocidental sofreram mudança significativa a partir da proibição do tráfico atlântico de escravos. Uma atuação mais incisiva e agressiva já vinha tomando forma na presença do Esquadrão Africano na costa desde a segunda década do século. A negociação e imposição de tratados com estados do delta do rio Níger já ocorriam ao menos desde a década de 1830 (Dike, 1956). A instalação do consulado na Ilha de Fernando Pó (Atual Bioko) em 1849 foi mais um passo no sentido de uma ação ainda mais intervencionista como o

⁴⁴ As principais causadoras de fatalidades entre os europeus eram Málária e Febre Amarela. Deve ficar claro que o uso do quinino como tratamento e também como profilaxia para estas doenças já era conhecido e aplicado em regiões coloniais francesas e mesmo inglesas antes desta data. A África Ocidental francesa, mais especialmente a região do atual Senegal, conseguiu reduzir significativamente esta taxa a partir de 1836. CURTIN, 1990.

bombardeio de Lagos, o bloqueio comercial aos portos de exportação do Daomé e região nos anos seguintes.

Assim este trabalho procurou demonstrar como uma série de elementos constituíram um conjunto de possibilidades que materializaram-se na expedição de 1854. Entre eles pode-se ressaltar mudança de postura para uma prática mais intervencionista; os desenvolvimentos tecnológicos da navegação a vapor e da medicina; as relações entre o conhecimento científico e a expansão imperial tão claramente expressos pela RGS; e finalmente o discurso sobre a missão do homem branco que associa a ‘regeneração’ da África através do comércio e do cristianismo.

Por outro lado, ao analisar as relações entre europeus e africanos nas diferentes regiões quando da passagem da expedição, mostrou-se que num momento de reconfigurações variadas das estruturas políticas africanas locais, a presença europeia no interior com tal aparato tecnológico era capaz de garantir a mobilidade e a segurança relativa dos seus integrantes e de oferecer bens de prestígio que selavam alianças importantes naquela conjuntura.⁴⁵ Além disto, a expedição mostrou também que, além de um mercado real de fornecimento de óleo de palma, havia possibilidades de comprar marfim em grande escala diretamente do interior, desviando novamente o sentido da rota principal desta mercadoria para o sul.

Desta forma, a despeito do prejuízo comercial alardeado por Laird, parece haver mais do que uma simples defesa da missão moral e da glória da Inglaterra na enunciação com a qual Baikie termina seu relato. Segundo ele:

Que seja a Inglaterra, então, que siga este bom trabalho, começado tanto tempo atrás e consagrado pelo sangue [de seus exploradores mortos]. *Que ela não deixe para outras nações finalizarem* o que ela começou, mas que ela busque seu trabalho com amor, e com objetivo de adquirir e reter o glorioso título de Amiga da África (Baikie, 1856, p.396-397). (Grifos meus)

45 Kolapo inclusive sugere que a presença de uma ‘factory’ comercial de Laird em Aboh, instalada provavelmente em 1854, portanto, derivada diretamente desta expedição, é parte importante para a compreensão das transformações na conjuntura política local nas décadas seguintes. KOLAPO, 2002.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AJAYI, Jacob Festus. *Christian missions in Nigeria 1841-1891*. The making of a new elite. London: Longmans, 1965.
- AJAYI, Jacob Festus; AUSTEN, Ralph. Hopkins on Economic Imperialism in West Africa. *The Economic History Review*, vol. 25, n.2, p.307-312, may 1972.
- BARNETT, Clive. Impure and wordly geography: the africanist discourse of the royal geographical society. *Transactions of the institute of British geographers*, vol. 23, n. 2, p.239-251, 1998.
- BIOBAKU, Saburi. *The Egbas and their neighbours*. Oxford: Clarendon Press, 1957.
- CURTIN, Philip. The end of the ‘White men’s Grave? Nineteenth Century mortality in West Africa. *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 21, n. 1, p.63-88, 1990.
- CURTIN, Philip. *The image of Africa, British Ideas and Actions 1780-1850*. Madison: University of Wiscounsinn Press, 1965.
- DELGADO, Érika Melek. *Vencidos pela febre? Uma análise comparativa através de relatos de viagem produzidos pela Niger Expedition ao interior da África Ocidental, 1841-1842*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.
- DIKE, Kenneth Onwuka. John Beecroft, 1790-1854: Her Britannic Majesty’s Consul to the Bights of Benin and Biafra, 1849-1854. *Journal of the Historical Society of Nigeria*, vol. 1, n. 1, p.5-14, 1956.
- DIKE, Kenneth Onwuka. *Trade and politics in the Niger Delta 1830-1885*. Oxford: Clarendon Press, 1956b.
- DRIVER, Felix. *Geography Militant*. Oxford: Blackwell Publishers, 2001.
- GEBARA, Alexsander Lemos de Almeida. A busca inglesa pelo curso do Rio Níger: do problema geográfico à posseção potencial. *Revista de História*, vol. 31, n. 2, p.146-170, 2012.
- HEADRICK, Daniel R.. Tools of Imperialism: Technology and Expansion of European Colonial Empires in the nineteenth Century. *Journal of Modern History*, vol. 51, n. 2, p.231-236, 1979.
- HOPKINS, Antony Gerald. *An Economic History of West Africa*. Londres: Longman, 1973.

- IFEMESIA, C. Chieka. *British Enterprise on the Niger, 1830-1869*. Tese (Doutorado em História) - University of London. London, 1959.
- IFEMESIA, C. Chieka. The 'civilizing' mission of 1841: aspects of an episode in Anglo-nigerian relations. *Journal of the Historical Society of Nigeria*, vol. 2, n. 3, p.291-310, dec. 1962.
- JOHNSON, Marion. By Ship or by Camel: The Struggle for the Cameroons Ivory Trade in the Nineteenth Century. *The Journal of West African History*, vol. 19, n. 4, p.539-549, 1978.
- KOLAPO, Femi James. *Military turbulence, population displacement and commerce on a Slaving Frontier of the Sokoto Caliphate: Nupe c. 1810-1857*. Tese (Doutorado em História) - Universidade de York. Toronto, 1999a.
- KOLAPO, Femi James. Nineteenth Century Niger River Trade and the 1844-1862 Aboh Interregnum. *African Economic History*, n. 30, p.1-29, 2002.
- KOLAPO, Femi James. Post-Abolition Niger River Commerce and the Nineteenth-Century Igala Political Crisis. *African Economic History*, n. 27, p.45-67, 1999b.
- LAW, Robin (ed.). *From Slave trade to 'legitimate' commerce, the commercial transition in nineteenth century West Africa*. Cambridge: Cambridge Un. Press, 1995.
- LAW, Robin. The historiography of the commercial transition in nineteenth century West Africa. In: FALOLA, Toyin (ed.). *African Historiography: Essays in honour of Jacob Ade Ajayi*. London: Longman, 1993. p.91-115.
- LOVEJOY, Paul. Interregional Monetary Flows in the Precolonial Nigerian Trade. *The Journal of African History*, vol. 15, n. 4, p.563-585, 1974.
- LOVEJOY; Paul; RICHARDSON, David. British Abolition and its impact on Slave Prices Along the Atlantic Coast of Africa, 1783-1850. *The Journal of Economic History*, vol. 55, n. 1, p.98-119, 1995a.
- LOVEJOY; Paul; RICHARDSON, David. Competing Markets for Male and Female Slaves: Prices in the Interior os West Africa, 1780-1850. *The International Kournal of African Historical Studies*, vol. 28, n. 2, p.261-293, 1995b.
- LYNN, Martin. Change and continuity in the British Palm Oil Trade with West Africa. *The Journal of African History*, vol. 22, n. 3, p.331-348, 1981.

- LYNN, Martin. From Sail to Steam: the Impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa, 1850-1890. *The Journal of African History*, vol. 30, n. 2, p.227-245, 1989.
- LYNN, Martin. *John Beecroft and West Africa, 1829-1854*. Tese (Doutorado em História) - King's College. London, 1979.
- MANNING, Patrick. Slave Trade, 'legitimate' trade, and imperialism revisited; the control of wealth in the Bights of Benim and Biafra. In: LOVEJOY, Paul (ed). *Africans in Bondage, studies in slavery and slave trade*. Madison: Un. Wisconsin Press, 1986. p.203-233.
- PRATT, Mary Louise. *Os Olhos do Império, relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1998.
- STAFFORD, Robert. Scientific Exploration and Empire. In: PORTER, Andrew (ed.). *The Oxford History of British Empire*, vol. 3. Oxford and New York: Oxford University Press, 1989. p.294-319.
- STEPAN, Nancy. *The Idea of Race in Science: Great Britain (1800-1960)*. London: Macmillan in association with St Antony's College, Oxford, 1982.
- STOCKING, George. *Victorian Anthropology*. New York: Free Press; Oxford: Maxwell Macmillan, 1987.