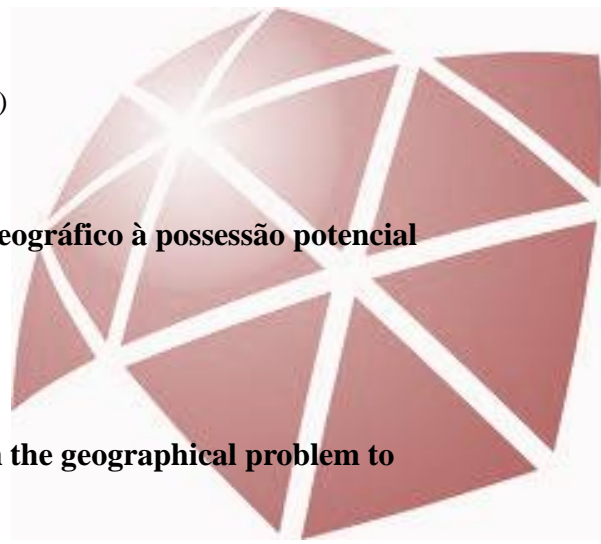


A busca inglesa pelo curso do Rio Níger: do problema geográfico à posse potencial

The English' search through Niger River course: from the geographical problem to potential possession



Alexsander Lemos de Almeida GEBARA*

Resumo: O artigo analisa o corpo de textos produzidos por expedições inglesas na região do rio Niger entre primeira viagem de Mungo Park (1795) e a expedição oficial britânica de 1841 procurando notar as semelhanças e diferenças nas representações ao longo do tempo. O período em questão apresenta grandes transformações no contexto atlântico, incluindo o final do tráfico de escravos pela Inglaterra, e marca também uma alteração no equilíbrio das forças na costa e no interior da África Ocidental. Desta forma, o trabalho procura mostrar como as ideias inglesas sobre escravidão e tráfico de escravos interferem nas dinâmicas de representação e nas práticas diplomáticas europeias para com as sociedades próximas ao curso do rio Niger. Finalmente, o artigo também aponta para a forma como as preocupações quase exclusivamente geográficas das primeiras viagens paulatinamente adquiriram o caráter intervencionista de um discurso de posse ao mesmo tempo em que as novas condições materiais e técnicas desequilibravam as relações de força em favor da Inglaterra.

Palavras-chave: ingleses, Rio Níger, escravidão, diplomacia.

Abstract: This paper analyzes a set of texts written during English expeditions in the region of the Niger River between first trip of Mungo Park (1795) and the 1841 official British expedition, looking for the similarities and differences in representations over time. The period in question encompassed transformations in the Atlantic context, including the end of the slave trade in England, and also assigns a change in the balance of forces on the coast and in the interior of West Africa. Thus, the paper aims to show how British ideas about slavery and the slave trade affect the dynamics of diplomatic representation and practices towards European societies near the course of the Niger River. Finally, the article also points to how the almost exclusively geographical concerns of the first trips gradually acquired the character of an interventionist inaugural address at the same time that the new material and technical conditions unbalanced the power relations in favor of England.

Keywords: English, Niger, slavery, diplomacy.

* Professor de História da África na Universidade Federal Fluminense (UFF). e-mail: alex_gebara@vm.uff.br

Breve histórico da busca pelo curso do rio Níger.

Em 1788 foi fundada em Londres a *Association for Promoting the Discovery of Interior Parts of Africa* que, como o nome não esconde, buscava preencher o mapa 'vazio' do interior do continente e trazer informações sobre as potencialidades comerciais que eventualmente se abririam para a Inglaterra. Tratava-se, além disso, de uma associação com ideais filantrópicos e que já questionava moralmente a continuidade do tráfico atlântico de escravos, do qual a Inglaterra era, então, o maior agente.

Embora o interior africano, especialmente o *Sahel*, já tivesse sido representado por viajantes árabes e norte-africanos no período medieval, as lendas e o desconhecimento ainda permeavam o imaginário europeu sobre a região.¹

A Associação não perdeu tempo e direcionou todos os seus esforços para mapear o curso do Rio Níger. Antes da famosa primeira viagem de Mungo Park em 1795, três outras tentativas já haviam sido feitas, por diferentes rotas. As duas primeiras, ainda em 1788, partiram do norte da África e pouco conseguiram. John Ledyard, que havia viajado com o Capitão Cook, morreu ainda antes de deixar o Cairo, e Simon Lucas retornou à Inglaterra pouco depois de deixar Trípoli sem conseguir nada mais do que algumas informações sobre a região adjacente.

A terceira delas, em 1790, foi realizada por Daniel Houghton através de uma rota diferente, penetrando no interior africano via Rio Gâmbia, então um tradicional entreposto comercial inglês na costa Africana. Houghton nunca voltou, mas seu nome seria resgatado alguns anos depois por Mungo Park. Ele havia chegado próximo ao Níger, mas desviou seu curso para o Norte onde morreu à margem sul do Saara.

Sete anos depois da sua fundação, portanto, foi Mungo Park o europeu que finalmente atingiu o curso do rio Níger no Interior africano e voltou para contar a história. Seguindo originalmente a rota traçada por Houghton, ele havia visto “*com infinito prazer, o grande objeto de minha missão; o tão procurado e majestoso Níger, brilhando sob o sol da manhã, tão largo quanto o Tâmisia em Westminster, e fluindo lentamente para o leste*”. (PARK, 1816, 190) Entretanto, sua tarefa não havia sido completada, pois não conseguiu mapear o curso do grande rio em sua totalidade. As teorias acerca da hidrografia do interior do continente africano ainda estavam amplamente abertas. As dúvidas se o Níger corria em direção ao Nilo ou se juntava-se

mais ao sul ao rio Congo ainda persistiam.²

Park voltaria à África em 1805 para tentar concluir seu trabalho³ e, a despeito de ter atingido novamente o curso do rio, teve o mesmo destino de muitos dos viajantes que se arriscavam a penetrar no continente africano. De fato, ele partira acompanhado de “*trinta soldados europeus, vinte serventes negros, cinquenta asnos, seis cavalos e seis carpinteiros*”; quando atingiu o rio, sobravam apenas 7 dos europeus; e quando morreu numa emboscada um pouco adiante, era o último branco que restara vivo até então (LLOYD, 1973, 52-53).

A busca pela solução do problema geográfico em questão sofreu uma interrupção durante as guerras europeias até 1815, e logo no ano seguinte duas outras expedições foram lançadas, uma para descer o Níger e outra para subir o Congo, na expectativa de se encontrarem no meio do caminho. Ambas falharam, novamente com a morte da maior parte dos europeus envolvidos (LLOYD, 1973, 62-65).

As notícias significativas seguintes trazidas do interior do continente africano por um europeu envolvido na busca do mapeamento do curso do Níger vieram como resultado da primeira viagem de Hugh Clapperton e Dixon Denham, entre 1822 e 1824.⁴ Partindo de Trípoli, financiados parcamente pelo governo britânico - Clapperton recebeu cem libras pela viagem e Denham ofereceu seus serviços de graça -, os viajantes atingiram o Lago Chade, onde se separaram. Clapperton seguiu rumo oeste, passando por Kano e chegando a Socotô, onde entrou em contato com o sultão Muhamad Bello. Ele não chegou até o rio Níger, mas teve acolhida amigável e coletou importantes informações para uma próxima viagem, para a qual partiria apenas três meses após ter chegado à Inglaterra, no final de 1825.

Desta vez, Clapperton seguiu com instruções do governo britânico para estabelecer relações mais definitivas com Socotô, partindo da costa ocidental. Tendo atingido o rio Níger e novamente a sede do califado, não viveu para contar sua história. Suas anotações e as notícias de sua viagem foram levadas à Europa por seu assistente, Richard Lander, que também completou a narrativa de Clapperton com suas próprias memórias. Lander retornou praticamente pela mesma rota da vinda. E seria ele, em 1830, que estabeleceria definitivamente o curso do Níger, juntamente com seu irmão John. A rota escolhida foi parecida com a da viagem anterior, partia de Badagry e atingia o rio Níger navegando em direção à costa.⁵

O mapeamento geral do curso do Rio Níger estava praticamente completo e a 'vitória' da

geografia inglesa abria as portas para uma nova forma de viagem. Uma vez demonstrada a navegabilidade, as próximas tentativas de estabelecer contato com o interior africano seriam por via fluvial, subindo o rio em barcos a vapor. Talvez o grande nome desta nova fase da exploração africana tenha sido McGregor Laird, o primeiro a tentar a rota em 1832. Num empreendimento privado, Laird contratou Richard Lander e encomendou dois vapores - um de madeira, “*Quorra*”, e outro de ferro, “*Alburkha*”, este último, o primeiro navio de ferro a navegar em oceano aberto - para ascender o curso do Níger. William Allen, então tenente da marinha inglesa, foi designado para acompanhar a expedição e era a única presença oficial do governo inglês nesta tentativa. Ao final de dois anos, tendo subido o rio até a junção com o Benue por duas vezes, proporcionou um mapeamento mais detalhado do curso baixo do Níger, ao custo da vida de 39 dos 48 europeus que haviam começado o empreendimento, incluindo-se Richard Lander entre as fatalidades.

A despeito de alguns contatos comerciais ao longo da década de 1830, especialmente por parte de John Beecroft, futuro cônsul britânico para as baías de Benim e Biafra, a próxima expedição de grande porte seria aquela financiada pelo governo inglês em 1841, seguindo o plano proposto por Thomas Foxwell Buxton para a extinção definitiva do tráfico atlântico de escravos. (CURTIN, 1965)

Desta forma, em cerca de 40 anos, um dos maiores 'problemas geográficos' do século XIX havia sido resolvido, embora a questão da mortalidade dos europeus na região ainda permanecesse como um grande obstáculo à permanência destes no interior. Mas estes anos também presenciaram grandes mudanças, tanto no interior da África quanto nas relações europeias com o continente.⁶

Assim, este texto procura apresentar algumas das mudanças nas representações da África e da relação entre Europa e África em relatos publicados sobre as viagens mencionadas acima. Além disto, procura também refletir, ainda que brevemente, sobre o impacto que a própria presença europeia no interior do continente causou nas relações entre as regiões.

A presença europeia

Os contatos diretos entre europeus e africanos abaixo do deserto do Saara datam ao

menos do século XV, com o início das navegações portuguesas em busca da rota marítima para o oriente. É certo, entretanto, que grande parte deste contato prolongado deveu-se basicamente a uma atividade específica, qual seja, o tráfico de escravos.

A Inglaterra, em particular, utilizou a África Ocidental, mais especificamente da Costa do Ouro, e as baías de Benim e Biafra como locais principais de estabelecimento para seus entrepostos comerciais. Além disto, este comércio concentrou-se principalmente ao longo do século XVIII.⁷

A atividade do tráfico atlântico de escravos, entretanto, não implicava penetração europeia no continente. O funcionamento deste comércio deu-se por meio do fornecimento da 'mercadoria' diretamente na costa, por intermédio de redes interafricanas complexas estabelecidas entre diferentes formações políticas do interior e do litoral. As estruturas defensivas dos Estados africanos e as dificuldades resultantes da alta mortalidade dos europeus nos trópicos pouco incentivavam as tentativas de penetração no continente, que, como se viu, começaram apenas no final do século XVIII.⁸

A despeito das evidentes dificuldades encontradas pelos viajantes ingleses na primeira metade do século XIX, é possível perceber cada vez mais uma “naturalização” da presença europeia nas sociedades do interior africano nos relatos de viagem. Esta “naturalização” pode ser notada em vários momentos distintos dos textos. Por exemplo, na referência constante a mercadorias e produtos europeus ao longo das rotas percorridas.

De fato, já no primeiro relato de Mungo Park, um indício desta presença aparece claramente, quando o autor informa que: “*viajantes, ao irem da Gâmbia para o interior, pagam as tarifas em mercadoria europeia [...] estas taxas são pagas em todas as cidades*”. (PARK, 1816, 34) Desta forma, mesmo que ele fosse provavelmente o primeiro 'branco' em muitas das localidades pelas quais passou, a presença europeia já existia na forma de mercadorias que, inclusive, eram a 'moeda' preferencial de pagamento de taxas no caminho para o interior.

Embora por outro caminho, Hugh Clapperton, também supostamente um dos primeiros 'brancos' a entrar em Kano, surpreendeu-se com um artigo encontrado no mercado:

Comprei, por três dólares espanhóis, um guarda-chuva verde inglês, um artigo que eu pouco esperava encontrar, *mas que de forma alguma é incomum*: meus servos mouros, em sua linguagem figurativa, estavam acostumados a darem-lhe o nome de 'a nuvem'. (DENHAM, 1826, 258)

Apesar da rota comercial através da qual estes guarda-chuvas chegavam ao interior da África ter sido, provavelmente, transaariana, sua presença ali demonstra certamente uma familiaridade com ao menos alguns tipos de mercadoria europeia.⁹ Presença esta que os próprios viajantes ajudavam, paulatinamente, a reforçar - com suas cada vez maiores cargas de 'presentes' a serem distribuídos - e, textualmente, não perdiam a oportunidade de ressaltar. Lander, por exemplo, em visita ao rei de “Katunga”,¹⁰ ao descrever o monarca, informa que:

Seu manto era de uma combinação de seda e veludo verde e algodão vermelho. Seus pés calçavam meias inglesas e sandálias nativas de bonito artesanato e abaixo dele estava estendido um tapete de um fino tecido azul, presente do Capitão Clapperton. (LANDER, 1832, 161)

Tecidos e até *meias inglesas* podiam ser vistas no aparato de apresentação do rei de Oió. Esta já não era a primeira vez que ele era visitado por viajantes ingleses, e suas mercadorias já circulavam pela região certamente havia muito mais tempo. Estas referências, diretas ou indiretas, à presença europeia no interior do continente continuam aparecendo em muitas das passagens do relato. Talvez a mais interessantes delas venha na sequência de uma breve descrição das concepções religiosas de Yarro, rei de Kiama, a cerca de 7 dias de marcha a noroeste de Katunga. Segundo Lander, Yarro dizia-se muçulmano, mas era muito pouco ortodoxo, visto a confiança que depositava nos instrumentos e símbolos de sua religião tradicional, espalhados por todos os cômodos de sua casa. Neste local, uma das salas estava também ornada com nada mais nada menos que: “(...) pinturas muito boas de nosso gracioso soberano, George IV, seu irmão real, Duke de York, Lord Nelson, o Duque de Wellington à cavalo, junto com um oficial em farda clara, em companhia de uma bem vestida e feliz lady inglesa”. (LANDER, 1832, 206-207)

Esta 'presença' europeia no interior do continente, entretanto, foi mudando de caráter rapidamente, e a posição relacional entre, de um lado, os representantes ingleses e, de outro, as autoridades e as populações africanas sofreu significativas alterações de equilíbrio ao longo do período coberto pelas viagens analisadas.

Os objetivos expressos destas viagens apresentam uma aparente coerência entre eles. Em geral, as viagens procuram o mapeamento geográfico do interior; a prospecção de novas

possibilidades comerciais; a difusão do cristianismo e da civilização; e a substituição do comércio escravo pelo chamado comércio lícito. Entretanto, estes objetivos também foram alterados em graus de importância segundo o período e o viajante. Esta variação aparece com clareza quando comparamos os textos diacronicamente.

Estas nuances de equilíbrio na relação, bem como a importância relativa dos objetivos expressos dos viajantes, serão exploradas nos tópicos seguintes, em especial nos relatos das viagens de Park, Lander, Laird e da expedição oficial de 1841.

Mungo Park, ou, o europeu dependente

O texto de Park começa com a seguinte afirmação ainda no prefácio:

O seguinte relato [...] é oferecido ao público pela direção de meus nobres e honoráveis empregadores, os membros da *African Association*. Lamento que recompense tão pouco ao suporte que deles recebi. Como composição, não tem nada que o recomende, a não ser a *verdade*. É um relato plano e sem verniz, *sem pretensão de nenhum tipo, exceto que amplia, em algum grau, o conhecimento da geografia africana*. Para este propósito meus serviços foram oferecidos, e aceitos, pela Associação. (PARK, 1816, prefácio)

O restante do prefácio é dedicado apenas a esclarecer quem o ajudou a compilar os dados anotados, elaborar o mapa e encaminhar o livro para a publicação. Nenhuma menção ao tráfico de escravos aparece neste primeiro momento.

Já no primeiro capítulo, que começa especificamente com as chamadas “motivações do autor para sua viagem” e “Instruções e partida”, também não menciona nem critica o comércio escravo. Seus motivos são a curiosidade individual e a certeza de sua recompensa pelos “homens de honra” que lhe contrataram, caso ele fosse capaz de tornar a “geografia africana mais familiar” para seus conterrâneos e “abrir novas fontes de riqueza e novos canais de comércio para suas ambições e indústrias”. (PARK, 1816, 02) Suas instruções limitam-se ao caminho aproximado que deveria ser seguido para mapear o curso do rio Níger e estabelecer onde ele desaguava.

Importante lembrar que, embora financiada pela *African Association*, a viagem de Park ocorreu mais de uma década antes da retirada oficial da Inglaterra do comércio atlântico de

escravos. E, de fato, seria um tanto irônico defender abertamente a extinção deste comércio, uma vez que o autor recebeu as mercadorias, guias e até mesmo um menino escravo para lhe acompanhar rio acima, de um mercador de escravos chamado Dr. Langley, estabelecido num entreposto milhas adentro do continente, às margens do rio Gâmbia.

A despeito da ausência da preocupação explícita em colocar fim ao comércio escravo, Park dedicou um capítulo exclusivamente à instituição da escravidão no interior da África, que concluiu com a seguinte passagem:

Tais são as linhas gerais do sistema de escravidão que prevalece na África; e é evidente por sua natureza e extensão, que é um sistema muito antigo. Provavelmente originou-se nas eras remotas da antiguidade, antes de os muçulmanos atravessarem o deserto. O quão ele é mantido e suportado pelo tráfico escravo, que, por duzentos anos as nações europeias levaram a cabo com os nativos da costa não está dentro de meus limites nem da minha capacidade explicar. *Se minhas impressões fossem requeridas no que diz respeito ao efeito que o final deste comércio produziria nas maneiras dos nativos, eu não exitaria em observar que, no estado presente de escuridão (unenlightened state) de suas mentes, minha opinião é que o efeito não seria nem tão extenso ou benéfico quanto muitas pessoas inteligentes e valiosas vivamente esperam.*”(PARK, 1816, 290)

A mensagem no texto de Park é relativamente clara: a escravidão na África não pode ser colocada na conta dos europeus nem mesmo na do comércio escravo. E os efeitos da supressão do comércio não seriam significativos, como 'muitas pessoas inteligentes e valiosas vivamente esperam', numa clara referência aos patrocinadores de sua própria viagem. Finalmente, Park parecia manter uma opinião bastante negativa do estado coevo dos africanos, ou seja, com suas “mentes na escuridão”.

O status heroico que Mungo Park adquiriu, em razão da conclusão de sua viagem e da publicação de seu livro, deriva do fato de ter sido ele o primeiro europeu a ter avistado o Níger e voltado para contar a história. Realmente, tal feito não poderia significar pouca coisa no imaginário europeu, visto o grau de mortalidade entre os viajantes anteriores e posteriores, como já foi mencionado.¹¹

Entretanto, a imagem que emerge da leitura do texto de seu relato está mais para uma espécie de anti-herói, de um indigente, sujeito às demandas das populações africanas e mendigando sua sobrevivência entre os escravos no interior da África. São fartas as passagens no

livro nas quais o autor é obrigado a interagir com escravos em busca de algo para comer ou de um lugar para dormir.¹² Estes momentos aparecem em especial quando ele se encontra em área islamizada, entre os *mouros*, que surgem como os grandes vilões no texto do autor. Segundo ele, as preocupações com a perspectiva de “*ser capturado pelos mouros e vendidos como escravos tornava-se cada dia mais aparente*”.(PARK, 1816, 111)

A passagem seguinte mostra com clareza o lugar que Park ocupava frente às sociedades entre as quais viajaria nos meses seguintes. Tendo acabado de chegar em “Combe”, o autor mais uma vez era vítima da curiosidade e violência da população:

Eles reuniram-se em torno da cabana do negro onde eu fui alojado, e trataram-me com grande insolência: vaiaram-me, gritaram comigo e abusaram de mim: *eles até mesmo cuspiram em minha cara* visando a me irritar e assim conseguir um pretexto para pilharem meus pertences. (PARK, 1816, 113)

Longe de ser um evento incomum, a condição submissa do autor ao longo do relato torna constantemente a aparecer, cada vez de uma forma mais exemplar. Sendo obrigado a despir-se, a repetir versos do alcorão em árabe, a comer quando e o que lhe era oferecido, Park indica que não tinha alternativa e que chegara mesmo a invejar a situação de escravidão:

Esta insolência planejada e degradante, à qual eu estava constantemente exposto, era um dos ingredientes mais amargos no estado de cativo; frequentemente fazia da minha vida um fardo para mim. Nestes momentos estressantes, *muitas vezes eu invejei a situação do escravo*, que em meio a todas as suas calamidades ainda podia ter o agrado de seus próprios pensamentos; uma felicidade que, por algum tempo, me foi estranha. (PARK, 1816, 128)

Frente a esta situação altamente degradante para um cristão europeu, ao estar colocado em posição ainda pior do que a própria escravidão, o autor era completamente impotente e nada mais podia fazer a não ser *cumprir qualquer comando e suportar pacientemente cada insulto* em troca da expectativa de manter a própria vida. (PARK, 1816, 134)

Embora isto seja possível, não é necessário multiplicar os exemplos. As passagens acima são suficientes para fazer notar o desnivelamento de poder estabelecido na relação entre o europeu e as autoridades africanas do interior, especialmente quando se distanciava do curso do

Rio Gâmbia e penetrava na região islamizada dos tributários do alto Senegal. Já em seu caminho de volta, após ter deixado de concluir completamente o objetivo da viagem de mapear o curso do Níger até a foz, sua resignação continuava presente, e ele informava a seu interlocutor africano - e, conseqüentemente, ao próprio leitor europeu - que deveria “*seguir mendigando minha subsistência, viajando de um lugar para outro, ou morrer de fome*”(PARK, 1816, 247)

Da geografia à filantropia

O equilíbrio desta relação seria bastante diferente em incursões britânicas subsequentes em regiões próximas. Na viagem de Richard Lander e seu irmão, devido às condições materiais nas quais foi realizada, eles ainda se sujeitavam a algumas situações em que os europeus pouco podiam fazer frente às imposições africanas.¹³

Lander e sua comitiva foram obrigados, ainda no começo da viagem, a dormir do lado de fora de uma cidade, mesmo após terem caminhado o dia todo e estarem completamente exaustos. A razão para que eles não fossem admitidos na cidade lhes foi explicada: “... o feiticeiro (fetish-priest) declarou que, no momento em que um homem branco entrasse em suas habitações, eles seriam capturados por seus inimigos e vendidos como escravos”. (LANDER, 1832, 98)

A despeito da associação entre presença branca e escravização, cujo significado parece bastante claro para os leitores contemporâneos, o que importa aqui é perceber as condições nas quais estas relações estavam assentadas. Os europeus ainda estavam sujeitos às determinações dos poderes africanos, mesmo entre os menos influentes no âmbito regional.¹⁴ Não havia meios de impor quaisquer condições aos africanos.

Se não em situação de miséria absoluta, como ocorrera com Park décadas antes, a impotência europeia no interior ainda se fazia presente, como se pode notar na passagem na qual Richard Lander solicita que os 'nativos' o deixem em paz, pois seu irmão sofria com febres e cansaço.

Enquanto meu irmão estava doente, os nativos faziam um barulho hediondo, cantando e tocando tambores em uma celebração de seus fetiches. Eu saí com a esperança de induzi-los a ficarem quietos, mas eles apenas riram de mim e nos atormentaram ainda mais; pois eles não têm compaixão pelo sofrimento de um

homem branco e, se puderem mortificá-lo de qualquer forma, consideram isto um feito louvável. (LANDER, 1832, 128-129)

Nesta viagem, entretanto, os autores alternaram algumas más recepções, como esta descrita acima, com uma série de encontros mais amigáveis. A razão para isto talvez esteja na própria recorrência da presença dos viajantes em determinados lugares. A rota seguida pelos Lander foi praticamente a mesma da de Clapperton, cinco anos antes. O mesmo intérprete, um hauça chamado Pascoe, acompanhou Clapperton e depois Lander pelo território. Richard ainda participaria da viagem seguinte, de McGregor Laird, entre 1832-1834. E nesta última estava presente também William Allen, que capitanearia um dos vapores rio acima na expedição oficial em 1841.

Trata-se, portanto, de uma série de *reencontros*, em que a expectativa das chefias africanas pelos 'presentes' oferecidos pelos europeus e o reconhecimento de seus objetivos aparentemente pacíficos podiam servir como facilitadores do trânsito destes últimos no interior do continente. Não parece ser por acaso, então, que as maiores dificuldades da viagem dos irmãos Lander tenham ocorrido justamente em território visitado pela primeira vez por eles.¹⁵

No que diz respeito aos objetivos específicos da viagem, o empreendimento dos Lander em 1830 não foi muito diferente daqueles em razão dos quais a busca começara, 42 anos antes. As instruções recebidas do governo inglês, reproduzidas na introdução escrita pelo tenente da Marinha inglesa A. B. Becher, indicam que o trabalho dos irmãos deveria ser o de completar o mapeamento do curso do rio Níger, em parte já realizado por Park e Clapperton em viagens anteriores. Segundo a carta: “em resumo, depois de ter atingido as margens do “Quorra”, quer por Katunga ou mais abaixo, vocês devem seguir seu curso, se possível até sua terminação, onde quer que ela seja”. (LANDER, 1832, 39)

A própria introdução já é uma primeira peça no processo de valorização da atividade inglesa na costa e no interior da África Ocidental. A partir de uma pequena história da geografia africana, retornando aos autores gregos, romanos e árabes antes do período contemporâneo, Becher informa que: “assim, a fonte do Níger, bem como seu curso, permaneceram na obscuridade até que os geógrafos e viajantes ingleses entraram no campo. Uma Era completamente nova de progresso na geografia africana então começou”. (LANDER, 1832, 28)

Esta “Era” havia começado justamente com a formação da *African Association*, segundo

o autor, *com o propósito expreso de promover a descoberta naquela região*. Novamente, é importante ressaltar a ausência completa de referências à escravidão ou ao tráfico atlântico de escravos entre as preocupações apontadas.

Estes objetivos apareceriam marcadamente diferentes nos relatos seguintes. A busca geográfica acabara. O serviço britânico na costa e no interior da África Ocidental precisava de uma nova racionalidade. O combate ao tráfico escravo, que, de fato, já era uma preocupação britânica desde o início do século, passa a assumir um papel fundamental.¹⁶ É a partir deste momento que os relatos, relatórios e planos propostos sobre a relação entre Inglaterra e África começam a apresentar com mais clareza a conjunção entre comércio lícito e civilização.

No relato de Laird e Oldfield, isto aparece de forma um tanto explícita já na dedicatória, destinada aos *mercadores e filantropos da Grã Bretanha*, com a esperança de que o relato ajudasse a ambos: na abertura de novos canais para o comércio e na melhoria do *homem incivilizado*. (LAIRD; OLDFIELD, 1837) Ou seja, segundo os autores, além das amplas possibilidades comerciais eles sabiam que:

(...) outros e mais nobres objetivos estavam conectados a este. Ao introduzir no centro da região o comércio legítimo, com todas as bênçãos que o acompanham, [...] estavam desferindo um golpe mortal naquele tráfico degradante e desmoralizante que por séculos amaldiçoou aquela terra infeliz e transformou alguns dos mais amáveis pedaços da face do globo na *habitação de bestas selvagens e répteis nocivos, ou de homens numa condição mais degradada e repugnante do que ambos*. (LAIRD; OLDFIELD, 1837, 03)

Note-se, portanto, a relação direta estabelecida entre tráfico de escravos e degeneração, completamente ausente dos relatos anteriores. De fato, quando se compara a afirmação acima com a de Park, ainda em finais do século XVIII, percebe-se uma inversão completa da equação. Embora desde o início os africanos fossem apresentados como “unenlightened”, a opinião de Park era que o comércio escravo nada tinha a ver com isto.

Significativa também é a adjetivação dos africanos em geral. Ainda que dificilmente possa se encontrar algum valor positivo em “unenlightened”, certamente esta qualificação é bem menos agressiva do que “degradada e repugnante”¹⁷, ou ainda que a comparação com “répteis nocivos” ou “bestas selvagens”, como na passagem acima. Para utilizar uma frase lapidar de Patrick Brantlinger, “a África ficava cada vez mais escura enquanto os exploradores,

missionários e cientistas vitorianos inundavam-na com luz". (BRANTLINGER, 1988, 173)

A diferença completava-se com a culpabilização dos países europeus pelo estado em que se encontrava o interior da África.¹⁸ Laird escreveu um capítulo inteiro sobre os efeitos maléficos do comércio escravo e, mesmo, da forma até então utilizada para combatê-lo. Este texto revela-se uma peça fundamental para compreender as mudanças de planejamento para a atuação britânica na África.

Intitulado "notas sobre o nosso comércio com a África", o texto pretendia, de acordo com o autor:

(...) mostrar brevemente a importância do comércio presente com a África, os danos causados a ele pelo tráfico escravo e o aumento que deveria ser naturalmente esperado com sua extinção; a insuficiência e crueldade dos meios presentemente empregados para suprimi-lo e provar que é o interesse *bem como o dever da Grã Bretanha* promover, de todas as formas que lhe for possível, a civilização daquela região. (LAIRD; OLDFIELD, 1832, 355, v.2)

Para argumentar que o comércio africano merecia a proteção da Inglaterra - não contra a competição livre, mas contra 'um tráfico ilegal e brutalizante' -, Laird oferece os dados coevos da relação entre Inglaterra e África, apontando quais eram os produtos envolvidos, a estrutura de funcionamento e comparando o valor total da renda britânica com aquela obtida pelas relações comerciais com outros países europeus, como a Suécia, Dinamarca, Noruega e Prússia, sempre com vantagem para o comércio africano.¹⁹

A demora no carregamento dos navios ingleses nas costas africanas causada pelas constantes interrupções provocadas pelo tráfico escravo acarretava um custo em dinheiro e em vidas europeias. Todos os argumentos apresentados pelo autor são acompanhados do cálculo pormenorizado da perda financeira que os custos ampliados de seguro e a demora causavam por tonelada embarcada.

Para atacar o problema, mesmo sabendo que não seria a solução definitiva, a Inglaterra deveria imediatamente declarar o tráfico escravo como pirataria e manter um cruzador estacionado em cada um dos maiores portos de embarque. Isto porque a forma até então empregada de patrulhar constantemente as costas, sem o direito de apreender os navios que não contivessem escravos a bordo, apenas aumentava o sofrimento do escravizado e não tornava impositivo o comércio, em razão da taxa de risco relativamente baixa para os traficantes.²⁰

Esta situação ainda era moralmente agravada pela forma de recompensa oferecida aos oficiais e marinheiros britânicos quando da captura de um navio escravista ilegal, qual seja, o preço por cabeça. Tal recompensa era, segundo o autor, 25% maior do que o próprio preço do escravo no mercado e incentivava não a supressão dos embarques, mas a captura daqueles já embarcados.²¹ O simples término do tráfico escravo aumentaria a população africana, incentivaria ao trabalho na terra e melhoraria as condições de vida no interior do continente.²² Por dever moral e interesse comercial, a Inglaterra deveria, então, combater o tráfico para civilizar a África. Uma vez que este combate estava sendo realizado equivocadamente e piorava as condições dos escravos, um plano fazia-se necessário, em especial para incentivar o comércio lícito.

Este projeto poderia ser executado por meio da instalação um cinturão de postos britânicos Níger acima e do alto Níger até a embocadura do Gâmbia. Isto porque ambos eram as únicas formas de penetração facilmente realizáveis pelos europeus e já estava demonstrado na prática que apenas a manutenção de estabelecimentos costeiros não transformaria a situação.

Àqueles que julgassem o projeto como visionário, Laird oferecia a seguinte explicação:

A recepção que tivemos e a liberdade que gozamos, estando livres de qualquer molestaçã, atestam suficientemente o caráter pacífico e amável dos nativos. Mas mesmo que este povo esteja inclinado a se opor à ocupação de diferentes pontos nas margens do rio por nossos conterrâneos, *eles estão incapacitados de o fazer com alguma efetividade em razão do estado desorganizado do país...* (LAIRD; OLDFIELD, 1832, 385-386, v.2)

Neste ponto, note-se novamente a grande diferença dos relatos anteriores, qual seja, neste último os africanos já aparecem como incapazes de se opor à vontade europeia. A posição dos viajantes após Lander pouco ou nada tinha a ver com aquela de Park, ao menos textualmente.

Tal inversão de posição não deriva unicamente da noção dos 'reencontros' mencionada acima, mas também da forma e tecnologia empregadas nestas viagens a partir de então. O barco a vapor garantia certa segurança aos europeus nas relações com os Estados africanos às margens do Rio Níger. E aqui deve-se ressaltar o papel da firma de MacGregor Laird no próprio desenvolvimento desta tecnologia.

Se não foi o estaleiro dos Laird que construiu os barcos para sua própria viagem, seria ele que estaria à frente do desenvolvimento tecnológico do campo nos anos seguintes. Um grande entusiasta da tecnologia a vapor, Laird acreditava nas possibilidades dos ingleses de penetrar com

sucesso no continente africano, pois detinham o poder moral (a religião), físico (a adaptabilidade da 'raça anglo-saxônica') e mecânico para isto. Este último derivava do:

(...) legado do imortal Watt. Através de sua invenção todos os rios são abertos para nós, tempo e distância são encurtados. Se fosse permitido ao seu espírito testemunhar o sucesso de sua invenção aqui na Terra, não concebo uma aplicação que receberia mais sua aprovação do que ver os grandes rios [...] navegados por vapores, carregando as felizes notícias de 'paz e boa vontade entre os homens' aos lugares escuros da Terra que estão agora recheados de crueldade. (LAIRD; OLDFIELD, 1832, 397-398, v.2)

Foi a firma de Laird a encarregada de construir os vapores que serviriam à expedição de 1841. Mas ainda mais importante: foi ela também que projetou e construiu o vapor que participaria como protagonista da primeira guerra do ópio, sob encomenda da Companhia das Índias Orientais. Lançado em 1840, com mobilidade, velocidade e artilharia pesada, o *Nemesis* conduziu em grande parte a vitória inglesa nos embates. Segundo Headrick:

Com a chegada dos vapores, especialmente o *Nemesis*, as relações sino-europeias adquiriram um caráter totalmente novo. Não era mais o confronto fútil entre a baleia e o elefante. Os vapores trouxeram a guerra moderna ao coração da China. (HEADRICK, 1840, 241)

A bordo dos vapores, as expedições europeias agora tinham a capacidade de ameaçar quaisquer cidades que estivessem à distância de tiro da margem do Níger, ou de qualquer outro rio navegável no continente africano. Talvez viesse daí, mais do que do 'estado desorganizado do país', a certeza e confiança de Laird, mesmo com o alto índice de mortalidade ainda ocorrente entre os europeus na África.

Os postos no interior do continente podiam, na visão do autor, ser de dois tipos: feitorias comerciais protegidas por uma guarnição com oficiais ingleses e soldados africanos ou então pequenos estabelecimentos coloniais, para desenvolvimentos agrícolas. A preferência do autor era pela primeira alternativa, visto que a última implicaria em custos maiores com a manutenção de uma estrutura de governo civil nos locais. Uma parte deste plano seria claramente retomada no projeto da expedição oficial de 1841, como se verá.

A expedição oficial de 1841: a garantia da superioridade britânica

O combate ao tráfico atlântico de escravos era agora o principal objetivo explícito que legitimaria a expedição oficial de 1841. A matriz ideológica era o recém-lançado livro de Thomas Foxwell Buxton, *The African Slave trade and its remedies*. (BUXTON, 1840) Segundo Curtin, o plano de Buxton era baseado em quatro pontos: a atuação do esquadrão africano em conjunto com o estabelecimento de tratados com estados costeiros africanos; o estímulo governamental ao comércio como chave da civilização; o desenvolvimento da agricultura na África; e a exortação direta, por meio da instrução religiosa e moral.

A justificativa retórica para a persistência de continuar tentando estabelecer um contato diferenciado com o interior do continente, mesmo com o alto índice de mortalidade vigente, baseava-se num dever moral da Europa, como já aparecera no relato de Laird, mais do que em possíveis interesses comerciais ou políticos.²³ De fato, no prefácio do livro de William Allen e Thomas Thompson, dedicado ao príncipe Albert, presidente da *Society for the extinction of the slave trade and the civilization of Africa*,²⁴ a viagem foi classificada como um 'empreendimento filantrópico', e toda a história da busca pelo mapeamento do Níger passava a ser explicada justamente pela motivação de extinguir o tráfico. Segundo os autores:

(...) o interesse concernente ao interior do continente africano permaneceu dormente até o final do século XVIII, quando a extensão temível atingida pelo tráfico de escravos na Inglaterra despertou um espírito inquisidor a respeito dos países de onde retirávamos tantos milhares de vítimas anualmente. (ALLEN; THOMSON, 1848, 07, v. 01)

Agora, todas as viagens haviam sido realizadas em razão do tráfico e, supostamente, para constituir ferramentas para sua extinção. Como se viu, entretanto, não é esta a opinião que aparece expressa no texto de Park. Tratava-se, portanto, de uma reconstituição da história da busca geográfico-comercial em uma filantrópico-moral. Esta força moral inglesa aparecia também na história da busca pelo conhecimento do interior da África, com valorização dos feitos dos britânicos e desprezo pelos demais.

No que diz respeito à expedição propriamente dita, ela foi completamente diferente das demais. Contou com grande financiamento e apoio do governo inglês, com uma série de

'cientistas' embarcados, (botânico, zoólogo, etnólogo, etc.), navios projetados e construídos especialmente para o empreendimento e oficiais comissionados para negociar tratados antitráfico escravo com os Estados africanos.

Se na viagem anterior a presença dos vapores garantiu um reequilíbrio relativo entre os europeus e os africanos no interior, nesta ela já era reconhecida e devidamente valorizada. Apesar de ser uma missão de paz, *era necessário que tivessem uma aparência impositiva*, de acordo com os autores. (ALLEN; THOMSON, 1848, 31, v. 01)

A situação era, portanto, bastante diferente neste momento. Vapores armados conseguiam, aparentemente, impor certa apreensão entre as lideranças africanas. De fato, ao longo de toda a viagem, foram os reis e chefes africanos que subiam a bordo dos navios para negociar os tratados, e não o inverso.²⁵

As incursões terrestres dos europeus aconteciam apenas para coletar dados para a elaboração dos relatórios científicos e, aparentemente, enfrentavam pouca ou nenhuma oposição. Num dos casos mais emblemáticos desta viagem, o naturalista a bordo, de volta de uma expedição para coletar espécimes vegetais, atira no que achava ser um macaco: “seguiu-se um tipo de *guincho selvagem*, e, ao correr para recolher o que ele acreditava ser uma nova espécie de macaco, encontrou um menino preto, ferido em alguns lugares pelo tiro, mas mais amedrontado do que machucado”. (ALLEN; THOMSON, 1848, 97, v. 01)

A agressão, impensável uma década antes, foi resolvida por uma pequena barganha, quando o chefe “*Black Will*” teve sua irritação controlada por um pequeno presente composto de “um lenço e um machado”. A passagem revela não apenas a violência intrínseca à coleta de material por parte dos 'cientistas' ingleses, (FRANEY, 2001, 219-239) mas também a facilidade com a qual os europeus conseguiam, então, contornar um evento que décadas antes resultaria provavelmente na morte de algum dos membros de sua comitiva.

Esta nova forma de contato e as pretensões científicas do relato fazem surgir uma África diferente aos olhos do leitor europeu. Pouco espaço era gasto para descrever os encontros, as estratégias de sobrevivência e construção dos caminhos. A natureza e os nativos agora surgem 'classificados' e organizados muito mais como objeto de conhecimento do que como interlocutores. Descrições muito mais estereotipadas passam a 'objetificar' os nativos com termos antes inexistentes, como, por exemplo, esta passagem sobre a “*raça [...] designada pelos*

etnólogos como Ibu-Ashanti”:

Eles são geralmente bem constituídos, musculares, ativos e muito poderosos. As feições de muitos são boas e o queixo bem formado; mas em alguns os pés são um tanto largos e o nariz achatado; [...] A cabeça está mais para ovalada e não se eleva tanto como entre seus vizinhos do leste, os Fantes; e o ângulo facial é favorável aos primeiros. (ALLEN; THOMSON, 1848, 124, v. 01)²⁶

Embora esta forma descritiva não seja dominante em todo o texto, a utilização de termos anatômicos, a referência ao formato da cabeça e, principalmente, a menção ao “ângulo facial” apontam para o início do desenvolvimento de uma antropologia cada vez mais assentada em características biológicas.²⁷ De resto, as impressões que o texto relata sobre a condição inferiorizada dos africanos em geral contrastam, ambigualmente, com as asserções de suas possibilidades civilizacionais, objetivo original da viagem.²⁸ Além disto, num movimento retórico de reforço 'natural' da superioridade europeia, os próprios africanos apareciam no texto considerando-se inferiores; segundo os autores, eles “*não podem deixar de perceber que os europeus, mesmo os da mais baixa casta - envolvidos no comércio escravo - são superiores em poder e riqueza*”.²⁹

É, portanto, com esta imagem dos africanos em mente que se podem compreender com mais clareza os textos dos tratados, que, de certa forma, dão continuidade à 'naturalização' da superioridade europeia. Os termos implicavam uma série de responsabilidades a serem assumidas pelos chefes africanos e direitos de eventuais súditos ingleses. Os africanos deveriam proibir o trânsito de comerciantes de escravos, permitir a liberdade religiosa no local e receber pregadores cristãos oferecendo-lhes proteção, permitir que os ingleses “*cultivem o solo, comprem e vendam sem serem perturbados*” e ainda fornecer-lhes proteção. Garantiam também o direito de extraterritorialidade para qualquer branco, o fornecimento de provisões e combustíveis a preço justo para os navios de guerra ingleses, a extinção dos sacrifícios humanos e a garantia de que os tratados fossem cumpridos, mesmo que pelos sucessores. Finalmente, os ingleses deveriam, em troca, uma série de presentes a serem oferecidos quando da assinatura do tratado.

Invariavelmente, os chefes e reis africanos concordavam integralmente com os termos; quando muito, exigiam alguma garantia de que navios ingleses frequentariam regularmente os

mercados locais levando os bens tão desejados para serem trocados por óleo de palma e marfim.³⁰ Os próprios negociadores ingleses, por outro lado, dificilmente acreditavam que os termos seriam cumpridos,

Ele (o rei de Aboh) concordava tão prontamente com tudo que várias suspeitas foram levantadas; primeiro, que ele não compreendia as proposições; depois, que sua pressa devia-se à sua impaciência para receber os presentes que havíamos prometido; finalmente, pensamos não ser improvável que os negociantes de escravos na costa lhe tenham aconselhado a concordar com todos os nossos desejos, e depois não fazer nada. (ALLEN; THOMSON, 1848, 228, v. 01)

Talvez esta descrença derivasse do reconhecimento dos termos draconianos do tratado, em troca do qual a Inglaterra oferecia nada mais do que uma série de “bugigangas”. Na lista dos presentes oferecidos encontra-se, por exemplo, “*uma capa de veludo ornamentada, uma arma de cano duplo, um par de pistolas, trinta e seis colares de contas sortidas, uma caixa com tesouras, facas e navalhas, 32 pequenos espelhos*” entre outros. (ALLEN; THOMSON, 1848, 257, v. 01) Na outra negociação descrita, com o rei de Iddah, o tratado é bastante similar, assim como a lista de presentes oferecidos.³¹ Mas, segundo os autores, “*era evidente que ele estava intimamente se regozijando com presentes que ele mal poderia comprar em troca de metade de seu reino*”. (ALLEN; THOMSON, 1848, 317, v. 01)

A diferença neste segundo tratado era uma cláusula que garantia o direito da Inglaterra de adquirir um território na junção do Níger com o Benue por '*um preço razoável*'.³² O interessante aqui é que há uma divergência entre o governo inglês e T. F. Buxton quanto à política inglesa para com a África. Oficialmente, o governo repudiava qualquer aquisição territorial no interior do continente e estava discutindo mesmo se valeria a pena manter as possessões costeiras já então existentes. (CURTIN, 1965, parte 3) Já Buxton estava convencido de que a posse territorial e o governo direto sobre determinados espaços era fundamental para o processo de 'civilização' do continente. De fato, foi preciso que ele escrevesse diretamente a John Russell, então ministro das colônias,³³ para argumentar sobre a questão.

As instruções de Russell aos comissários da expedição, datadas de 30 de janeiro de 1841, enfatizavam veementemente que não aceitassem a soberania de qualquer território, mesmo que oferecida gratuitamente por governos africanos, antes de consultá-lo. Russell desejava apenas

a construção de pequenos fortes e feitorias comerciais, nos moldes propostos por Laird alguns anos antes.³⁴

Sabedor do posicionamento de Russell, Buxton escreveu-lhe antes mesmo da redação das instruções. Em carta de agosto de 1840, Buxton argumentava que os objetivos principais da expedição - quais sejam, conter o tráfico escravo e desenvolver a produção agrícola na África - eram, na verdade, parte de um mesmo movimento. Assim, para que as experiências agrícolas tivessem sucesso:

(...)o poder soberano (no local) deve ser mantido pelo Governo Britânico, e os nativos obedecerem nossas leis [...] Nosso governo e nossas instituições serão puro ganho para os africanos. [...] onde a soberania britânica estiver firmemente estabelecida, as liberdades civis e religiosas prevalecerão instantaneamente, as guerras intestinas e a anarquia cessarão. [...] mas, supondo que os nativos sejam os governantes, devemos nos submeter a todas as suas abominações e consentir em ver sacrifícios humanos e sofrer todas as más influências que tais visões exercem em todas as tentativas de civilização. (ALLEN; THOMSON, 1848, 433, v. 01)

Russell então informa aos comissários em carta separada das instruções, mas datada do mesmo dia 30 de janeiro de 1841 que, levando em conta as considerações de Buxton, os enviados britânicos ao Níger poderiam adquirir um trato de terras de no máximo 100 milhas quadradas, não sem antes relatar ao governo se a terra teria um preço justo, se a região era saudável para os europeus, se as populações vizinhas eram amigáveis e, finalmente, qual a força necessária para garantir a proteção de tal território.

Considerações

A despeito da divergência de posições quanto à implantação de território com soberania britânica no interior da África, pode-se claramente verificar uma mudança completa no padrão de representação da região nos relatos de viagem, em especial naqueles feitos após a viagem de Richard Lander e seu irmão.

Enquanto em Park o europeu surgia praticamente como um indigente em busca da glória

de atingir pontos ainda vazios nos mapas europeus e completamente sujeitos às dinâmicas políticas do interior do continente, no relato de Allen e Thompson, sobre a viagem oficial de 1841, a posição estava praticamente invertida, ou seja, os europeus tinham condições de comprar 'metade' de um reino com um punhado de bugigangas, impor tratados draconianos aos chefes africanos e imaginar, em última análise, a construção de uma rede de estabelecimentos coloniais sob soberania inglesa, onde quer que a tecnologia de navegação e a superioridade comercial assim o permitissem.

Neste processo, o africano passou cada vez mais a ser retratado como inferiorizado, as barreiras antes políticas e geográficas limitavam-se agora à taxa de mortalidade em razão das doenças tropicais,³⁵ e os espaços vazios nos mapas europeus eram agora preenchidos com nomes das cidades e populações africanas bem como com as rotas dos 'heróis' britânicos que haviam percorrido aquelas paragens.

O jogo de representações invertia-se ao passo que os desenvolvimentos econômicos e tecnológicos na Europa impulsionavam e permitiam, respectivamente, cada vez mais a presença europeia, de fato, no interior. Desta forma, não parece por acaso que Allen e Thompson, no primeiro capítulo de seu livro, já pudessem - ao se referir à presença anterior à dos ingleses no interior do continente - dizer que esta não havia deixado *nenhuma informação sobre o nosso rio*.³⁶ Significativamente, o pronome possessivo estava em itálico no original. O Níger e suas margens, a esta altura, já eram, ao menos potencial e textualmente, britânicos. As viagens, os viajantes e seus relatos ajudaram materialmente a construir esta posseção potencial que, como se sabe, em menos de 50 anos tornar-se-ia real.

Referências bibliográficas

BRATLINGER, P. **Rule of Darkness, British Literature and imperialism, 1830-1914**. New York: Cornell University Press, 1988.

BUXTON, T. F. **The African Slave trade and its remedies**. London: John Murray Eds., 1840. Original de 1839.

CURTIN, P. **The Image of Africa: British ideas and action, 1780 1850**. London, MacMillan

&co., 1965.

DENHAM, D. CLAPPERTON, H. **Narrative of travels and discoveries in Northern and Central Africa, in the years 1822, 1823, 1824.** London: John Murray, 1826.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen; RICHARDSON, David. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos. **Afro Ásia**, n 24, 2000.

FORBES, F. **Six Month`s Service in the African Blockade, from april to October, 1848, in command of Bonneta.** London: Richard Bentley, 1849.

FRANEY, L. Ethnographic collecting and travel: blurring boundaaries, forming a discipline. In: _____. **Victorian literature and culture.** Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

GREEN, William. The West Indies and British West African policy in the Nineteenth Century – A corrective Comment. **The Journal of African History**, vol 15, n 2, 1974.

HEADRICK, D. The Tools of Imperialism: Technology and the Expansion of European Colonial Empires in the Nineteenth Century. **The Journal of Modern History**, vol. 51, n 2, 1979.

HISKETT, The nineteenth-century Jihads in West Africa. In: FLYNT, E. John (ed.) **The Cambridge History of Africa**, vol. 5, 1976.

LAIRD, McGregor e OLDFIELD, R. A. K. **Narrative of an Expedition into the Interior of Africa, by the River Níger, in the Seam-Vessels Quorra and Alburkah, in 1832, 1833, 1834.** London: Richard Bentley, 1837.

LANDER, R., LANDER, J. **Journal of an expedition to explore the course and termination of The Níger: with a narrative of a voyage down that river to its termination.** New York: J. Harper, 1832.

LAW, Robin. **Robin Law: The Oyo empire c. 1600–c. 1836: A West African imperialism in the era of the Atlantic slave trade. (Oxford Studies in African Affairs.) XIV.** Oxford: Clarendon Press, 1977.

LLOYD, Christopher. **The Search for the Níger.** London: Redwook Burn Limited, 1973.

LOCKHART, J. B. and LOVEJOY, P. **Hugh Clapperton into the Interior of Africa. Records of the Second Expedition 1825-1827.** Brill Academic Publishers, 2005.

OGUNTOMISIN, G. O. Political Change and Adaptation in Yorubaland in the Nineteenth Century. **Canadian Journal of African Studies**, vol. 15, n 2, 1981, pp. 223-237.

PARK, Mungo. **Travels to interior districts of Africa: performed in the years of 1795, 1796**

and 1797, with an account of the subsequent mission to that country in 1805. London: John Murray, 1816

RICHARDSON, R. **The Story of the Níger**, London: Thomas Nelson and Sons, 1888.

SINCLAIR, William. The African Association of 1788. **Journal of the Royal African Society**, vol. 1, n. 1, 1901.

STOCKING, G. *Victorian Anthropology*. New York: The Free Press, 1987.

TAX, Sol. The settings of the Science of Man. **Horizons of Anthropology**. Chicago: Albine, 1964

Notas

¹ Ainda no final do século XVIII, Timbuctu podia ser retratada como um verdadeiro eldorado no interior do continente, onde 'o ouro era tão farto que adornava até mesmo os escravos'. E segundo o mesmo autor, Sir John Sinclair, membro fundador da *Africa Association*, "Se conseguirmos levar nossas manufaturas até aquele país, logo teremos ouro suficiente". SINCLAIR, William. The African Association of 1788. **Journal of the Royal African Society**, vol. 1, n. 1, 1901. Minha tradução, assim como todas as demais citações de textos originalmente em inglês.

² Como se sabe, nenhuma das alternativas imaginadas pela geografia inglesa do período se mostrou verdadeira.

³ Antes disto, nada menos do que três outras tentativas haviam sido feitas sob financiamento da African Association, todas elas resultando na morte do viajante. Ver RICHARDSON, R. **The Story of the Níger**. London: Thomas Nelson and Sons, 1888.

⁴ De fato, outras viagens ocorreram quase simultaneamente. Gordon Laing partiu antes mesmo do retorno de Clapperton, com objetivo de chegar via norte até Timbuctu. Tendo alcançado o seu objetivo, morreu a caminho do Níger. E Renè Caillié, partindo do Senegal em 1827, atingiu Timbuctu e seguiu para o Norte, supostamente fingindo-se muçulmano.

⁵ Não sem uma grande ironia, pois aparentemente, Lander foi 'escravizado' e enviado rio abaixo para ser vendido. Ver Lockhart, J. B. and Lovejoy, P. *Hugh Clapperton into the Interior of Africa. Records of the Second Expedition 1825-1827*. Segundo os autores: "De fato, os irmãos Lander foram atacados por piratas perto de Onitsha, e vendidos rio abaixo para um oficial Ibo em Aboh [...] foram resgatados pelo Capitão Lake e levados de volta à Inglaterra." p 2.

⁶ As viagens encampam o período de formação do Califado de Socotô a partir do Jihad iniciado em 1804 por Usman dan Fodio, a derrocada do chamado Império Oió, na região ioruba e, portanto, um período de constantes guerras entre as potências africanas regionais. Sobre as guerras iorubá, ver por exemplo: Oguntomisin, G. O., "Political Change and Adaptation in Yorubaland in the Nineteenth Century". *Canadian Journal of African Studies*, vol. 15, n 2, 1981, pp. 223-237. Para uma abordagem sobre o império Oió, ver Law, Robin. Robin Law: The Oyo empire c. 1600–c. 1836: A West African imperialism in the era of the Atlantic slave trade. (Oxford Studies in African Affairs.) XIV, 340 pp. Oxford: Clarendon Press, 1977. E para a formação do Califado, ver Hiskett, "The nineteenth-century Jihads in West Africa" in: Flynt, E. John (ed.) *The Cambridge History of Africa*, vol. 5.

⁷ A quantidade de escravos embarcados pela Inglaterra destes locais pode ser consultada em <http://slavevoyages.org/tast/database/search.faces?yearFrom=1514&yearTo=1866&mjbyptimp=60400.60500.60600.&natinimp=7>. Para uma consideração sobre o volume de escravos transacionados pela Inglaterra, ver: Eltis, David; Behrendt, Stephen and Richardson, David. "A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos". *Afro Ásia*, n 24, 2000.

⁸ Com exceção da relação entre Portugal e a África Centro Ocidental, onde colônias foram estabelecidas ainda no século XVI, as tentativas de penetração e controle político do interior foram uma constante. Mesmo assim,

entretanto, apenas um pequeno espaço territorial encontrava-se formalmente nas mãos do Estado Português no começo do século XIX.

9 Guarda-chuvas, ou “umbrellas” como aparecem nos relatos, são também elementos simbólicos de poder em grande parte do interior africano. Inúmeras são as menções em relatos de viagem a chefes africanos sob suas 'umbrellas' em eventos oficiais.

10 Katunga é o nome hauça da capital Old Oyo (Velha Oió)

11 Segundo Curtin, a taxa de mortalidade anual entre militares britânicos em Serra Leoa, entre 1817-1836 era de 48,3%, e na Costa do Ouro, 66,83%. Comparadas com a de 1,53% na própria Inglaterra. Apud. Headrick, D. “The Tools of Imperialism: Technology and the Expansion of European Colonial Empires in the Nineteenth Century”, *The Journal of Modern History*, vol. 51, n 2, 1979.

12 Apenas a caráter de exemplo, pode-se mencionar a passagem na qual Park é alimentado pela benevolência de uma velha escrava, ainda no começo da viagem. Park, M. *Travels to interior districts...* p. 67, vol. 1. Na oportunidade, ele estava implorando (begging) por provisões.

13 De fato, apesar de, na publicação, os editores procurarem valorizar a participação do governo britânico na execução do que era então um grande passo para a ciência geográfica, fica bastante claro que o interesse e financiamento para a expedição foram um tanto tímidos. Pequena quantia foi liberada para a viagem. John Lander viajou sem nenhuma remuneração. A expedição partiu para a África em navio mercante e somente nas costas africanas é que eles foram transferidos para um cruzador da marinha britânica, que os deixou em Badagry. Lander, J. e Lander R., *Journal of an Expedition...* prefácio.

14 A proibição da entrada deu-se em uma pequena vila, “Laatoo”, Ainda nas proximidades de Badagry.

15 A já mencionada captura em Onitsha (Kirree no relato).

16 Sobre o esquadrão britânico de combate ao tráfico de escravos, ver Curtin. P. *op. Cit.* Também é digno de nota que a partir do final da guerra na Europa, em 1815, a Inglaterra começa a realizar tratados com Estados Europeus visando ao final do tráfico. Portugal e Espanha, por exemplo, assinam tratados com este teor em 1818.

17 Disgusting and degraded no original.

18 “Durante séculos fomos os meios de destruir a vida numa proporção assustadora [...] desolando distritos inteiros, aniquilando as relações domésticas [...] nós os trouxemos ao nível de animais e lhes acusamos de incapacidade mental. [...] Abusamos deles por sua indolência, enquanto engordávamos com seu trabalho”. Laird, McGregor e Oldfield, R. A. K., *Narrative of an Expedition...* p. 377, vol. 2

19 Embora, talvez pelo bem de seu argumento, não dissesse estar comparando coisas muito diferentes, ou seja, países europeus com pequena participação no comércio externo europeu, por um lado, e grandes extensões de terra na África, por outro.

20 Argumento semelhante seria utilizado novamente por diversos agentes britânicos na costa ocidental nas décadas seguintes. Ver por exemplo Forbes, F. *Six Month's Service in the African Blockade, from april to October, 1848, in command of Bonnetta*. London: Richard Bentley, 1849. Além disto, segundo Laird, embora o comércio escravo pudesse apenas mudar de lugar, os portos vigiados diminuiriam as perdas e atrasos nos embarques de mercadoria lícita em navios ingleses.

21 Quatro libras pelo escravo comprado no mercado e cinco libras pela entrega do recapturado em Serra Leoa.

22 A despeito da caracterização extremamente negativa do africano, este não era o preguiçoso irrecuperável, como se poderia supor. A demanda por produtos importados seria suficiente para fazê-lo trabalhar. Ou seja, a culpa ficava realmente assentada no tráfico escravo.

23 Segundo Green, entretanto, a razão do interesse britânico em acabar com o tráfico escravo tinha muito mais a ver com a proteção da produção açucareira das “Índias Ocidentais”, supostamente baseada no trabalho livre desde 1833, do que propriamente com uma crise de moralidade dos filantropos ingleses. Ver: Green, William. “The West Indies and British West African policy in the Nineteenth Century – A corrective Comment”. *The Journal of African History*, vol 15, n 2, 1974, pp 247-259

24 Note-se a diferença da nomenclatura desta sociedade recém-criada com a *African Association for the discovery of interior parts of Africa*.

25 Com exceção do rei Attah, de Iddah (Idah)

26 Outra descrição semelhante, dos Fantês, encontra-se na p. 155 do vol. 1, muito mais negativa do que esta.

27 Para a mudança de paradigmas na antropologia britânica entre 1840 e 1870, ver entre outros: Tax, Sol. *The settings of the Science of Man*”. *Horizons of Anthropology*. Chicago: Albine, 1964 e Stocking, *Victorian*

Anthropology. New York: The Free Press, 1987 .

28 Menções ao fracasso nas tentativas de 'civilizar' o africano até então são frequentes no texto, e a culpa em geral recaía sobre a preguiça e a aversão ao trabalho da maioria dos africanos. Ver, por exemplo, p. 84, 85, 134, 144, 156, entre outras.

29 O suposto desejo do próprio africano pela tutela europeia viria a ser tema constante da retórica colonial, décadas mais tarde.

30 As negociações são descritas em pormenor no corpo do texto, e os tratados, anexados em sua íntegra no livro.

31 A lista neste caso é um pouco maior, mas consta basicamente com os mesmos itens. Allen, William e Thomson T. R. H. *A narrative of the expedition...* pp. 315-316, vol. 1.

32 Ora, se o preço de 'metade do reino' era o conteúdo dos presentes já oferecidos para a assinatura do tratado, imagina-se o quanto seria o 'justo' pelo pedaço de terra pleiteado.

33 Secretary of State for War and the Colonies.

34 Como aparece claramente no artigo 25 das instruções de Russell para os comissários, reproduzido em Allen, William e Thomson T. R. H. *A narrative of the expedition...* p. 421-422, vol. 1.

35 Não por muito mais tempo, é fato. Em 1857, William Baikie realizou uma viagem à confluência entre o Benue e o Níger sem contar com a morte de nenhum dos europeus envolvidos.

36 Allen, William e Thomson T. R. H. *A narrative of the expedition...* p. 6

Recebido em outubro/2012.

Aprovados em novembro/2012.