



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,  
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**HISTÓRIA - LICENCIATURA**

**COMPLEMENTARIDADE ATLÂNTICA:  
CAMINHOS E TRAJETÓRIAS NA CONSTRUÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO**

**JOSE ALEXANDRE BAIL KAZIENKO**

Foz do Iguaçu  
2024

**COMPLEMENTARIDADE ATLÂNTICA:  
CAMINHOS E TRAJETÓRIAS NA CONSTRUÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO**

**JOSE ALEXANDRE BAIL KAZIENKO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Bonato

Foz do Iguaçu  
2024

JOSE ALEXANDRE BAIL KAZIENKO

**COMPLEMENTARIDADE ATLÂNTICA:**  
CAMINHOS E TRAJETÓRIAS NA CONSTRUÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em História.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Dr. Tiago Bonato  
UNILA

---

Prof. Dr. Evander Ruthieri Saturno da Silva  
UNILA

---

Prof. Dr. Rodrigo Faustinoni Bonciani  
UNIFESP

Foz do Iguaçu, 22 de abril de 2024.

## RESUMO

**RESUMO:** No fim do século XV, o oceano Atlântico tornou-se um espaço de conexão e intercâmbio entre a Europa, a África e as Américas. Essa vastidão aquosa testemunhou a invasão de terras, exploração colonial e a intensificação do tráfico de escravizados. O mundo Atlântico surgiu da interligação de diversos espaços, cada um complementando o outro. Este estudo visa investigar a formação do “Mundo Atlântico”, suas conexões e fluxos, buscando compreender como a complementaridade atlântica se estabeleceu através do espaço e das rotas marítimas. O texto abordará a primeira modernidade europeia, especialmente a transição do século XVI para o XVII (1580–1621), um período crucial na formação do mundo atlântico, caracterizado pelo aumento significativo do comércio de escravos e pelo avanço da colonização, que representou o apogeu e o declínio dos impérios ibéricos. Foi investigado de que forma as relações políticas, econômicas e sociais desse período tiveram impacto na história do Atlântico. Ao explorar o Mundo Atlântico, buscou-se compreender como o ambiente influenciou as vivências pessoais e os acontecimentos históricos da época. O estudo das conexões atlânticas revela a importância do oceano como um espaço de interação, onde se estabeleceram rotas comerciais, intercâmbios culturais e fluxos migratórios (forçados ou voluntários), constitutivos das sociedades modernas.

**Palavras-chave:** Atlântico; Mundo Atlântico; Colonização; Comércio; Geo-história.

## RESUMEN

**RESUMEN:** A finales del siglo XV, el océano Atlántico se convirtió en un espacio de conexión e intercambio entre Europa, África y las Américas. Esta vasta extensión acuática fue testigo de la invasión de tierras, la explotación colonial y la intensificación del tráfico de esclavos. El mundo Atlántico surgió de la interconexión de diversos espacios, cada uno complementando al otro. Este estudio tiene como objetivo investigar la formación del "Mundo Atlántico", sus conexiones y flujos, buscando comprender cómo se estableció la complementariedad atlántica a través del espacio y las rutas marítimas. El texto abordará la primera modernidad europea, especialmente la transición del siglo XVI al XVII (1580-1621), un período crucial en la formación del mundo atlántico, caracterizado por el aumento significativo del comercio de esclavos y el avance de la colonización, que representó el apogeo y el declive de los imperios ibéricos. Se investigó cómo las relaciones políticas, económicas y sociales de este período impactaron en la historia del Atlántico. Al explorar el Mundo Atlántico, se buscó comprender cómo el entorno influyó en las experiencias personales y los acontecimientos históricos de la época. El estudio de las conexiones atlánticas revela la importancia del océano como un espacio de interacción, donde se establecieron rutas comerciales, intercambios culturales y flujos migratorios (forzados o voluntarios), constitutivos de las sociedades modernas.

**Palabras clave:** Atlántico; Mundo Atlántico; Colonización; Comercio; Geo-historia.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>6</b>
<b>2 DESENVOLVIMENTO</b>	<b>10</b>
2.1 O MAR	10
2.2 AS ILHAS	13
2.3 OS PORTOS	17
2.4 TERRA FIRME	21
2.4.1 Em solo africano	22
2.4.1 Em solo americano	27
<b>3 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>31</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>32</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No final do século XV, o oceano Atlântico emerge como espaço de interligação entre as diferentes partes do mundo, a vasta extensão oceânica proporcionou a conexão entre diversos povos e etnias. Deste modo, tal oceano desempenhou um papel crucial na formação da modernidade ocidental, (re)direcionando a trajetória da exploração marítima europeia e (re)estruturando as dinâmicas político-econômicas, e estruturando o sistema-mundo<sup>1</sup>.

Para estabelecer esse sistema-mundo, utilizou-se dos diferentes espaços presentes no mundo atlântico. Esses espaços eram complementares entre si, estabelecendo uma rede baseada no que se chamou de complementaridade atlântica. O trabalho terá como foco temporal a virada do século XVI para o XVII, em específico 1580 à 1621, momento crucial para a configuração atlântica. Nesse período destaca-se o aumento expressivo do tráfico de escravizados e o desenvolvimento da produção colonial, marcando o apogeu e a decadência dos impérios ibéricos.

Esta fase é marcada pela União Ibérica<sup>2</sup>, desencadeada após uma crise sucessória provocada pelo desaparecimento do rei português Dom Sebastião, em 1578. Como o mesmo não havia filhos, seu tio, o cardeal Dom Henrique, assumiu o trono de Portugal; como Dom Henrique também não tinha herdeiros, houve a crise de sucessão ao trono. Após uma disputa pelo trono<sup>3</sup>, o rei espanhol, Filipe II, que era neto de Manuel I de Portugal, reivindicou o trono. Isso levou os reinos de Portugal e Espanha a serem governados sob uma única coroa, a Coroa Hispânica, de 1580 a 1640. Durante esta época, Portugal e Espanha, diante o Tratado de Tomar<sup>4</sup>, permaneceram como entidades políticas e legislativas distintas, mas unidos sob a Coroa de um mesmo rei.

---

<sup>1</sup> O sistema-mundo, segundo Immanuel Wallerstein (1999), é um conceito que tem em vista compreender a interconexão global e as dinâmicas de poder que regem as relações entre diferentes partes do mundo num contexto histórico e contemporâneo.

<sup>2</sup> A expressão “União Ibérica” não é uma categoria da época. Utiliza-se essa nomenclatura por uma razão de uso corrente nos meios historiográficos. Porém, deve-se ressaltar que a união das coroas peninsulares não implicou a incorporação do estado português. Estamos, na verdade, perante a união de duas coroas e não de estados.

<sup>3</sup> A disputa principal envolveu dois pretendentes: Filipe II de Espanha, que era neto do rei português D. Manuel I por via materna, e António, Prior do Crato, que era neto do rei D. Manuel I por via paterna. Além desses, houve outros pretendentes ao trono português, como o caso de Catarina de Portugal, Duquesa de Bragança, que era sobrinha do rei D. Sebastião. Ela reivindicou o trono com base em sua linhagem real e no fato de ser a herdeira mais próxima, mas sua candidatura não obteve apoio significativo. (Bouza Álvarez, 2000)

<sup>4</sup> O Tratado de Tomar, assinado em 1580, foi um acordo entre Portugal e Espanha que resultou na anexação de Portugal pelo rei espanhol Felipe II. Dentre outras coisas, Tomar era um compromisso que garantia a autonomia de Portugal na estrutura do império espanhol. (Bouza Álvarez, 2000).

A união das coroas trouxe várias de mudanças significativas para Portugal, incluindo: centralização do poder; maior influência espanhola na política e economia portuguesas; bem como conflitos com outras potências europeias que temiam a expansão do poder ibérico (Bouza Álvarez, 2000). Conforme António M. Hespanha (1989), tal fator levou a um contraste entre uma forma de governo “espanhola” mais centralizada e eficiente, e uma forma “portuguesa” que manteve as estruturas políticas europeias-ocidentais tradicionais.

Nesta análise, o ano de 1621 é marcado pela sucessão de Felipe III por seu filho, Felipe IV. Durante o reinado de Felipe IV, os interesses das elites de Portugal se deterioraram progressivamente devido ao crescente descontentamento com o domínio espanhol. Assim, a morte de Felipe III simboliza o início da decadência do poder ibérico.

Com isso, a união das coroas teve um impacto significativo na expansão atlântica, durante esse período houve uma intensificação das políticas ultramarinas, com a implementação de novos mecanismos de controle e eficiência nas relações comerciais e administrativas.

Como aponta Rodrigo Bonciani (2015), a perspectiva atlântica da União Ibérica favoreceu e conduziu a uma articulação mais estreita entre o domínio político-jurídico sobre a América e os ameríndios, o desenvolvimento do comércio de escravizados com a invasão de Angola e as relações de poder europeias. A União Ibérica tornou-se um fator determinante na configuração das relações de poder no Atlântico, contribuindo para a formação política da Europa, especialmente da Ibéria, por meio da relação entre o domínio americano, o tráfico africano e a expansão imperial (Bonciani, 2015).

Pretende-se abordar o Atlântico no apogeu da primeira modernidade, durante esse período, o Atlântico era moldado pelo projeto expansionista de Portugal e Espanha, que invadiram e colonizaram vastas extensões dessa região. Esses empreendimentos contaram com a aprovação e legitimação da Igreja Católica, o que conferiu uma dimensão religiosa e política significativa à expansão ultramarina.

Para realizar esta análise, optou-se por estruturar a pesquisa com base nos espaços do “Mundo Atlântico”<sup>5</sup>. Conforme a perspectiva proposta pelo geógrafo Milton

---

<sup>5</sup> O termo “Mundo Atlântico” engloba as regiões e sociedades interligadas durante os primeiros períodos da era moderna, unidas pelo Oceano Atlântico. Essa abrangência inclui as Américas, Europa e África, conectadas por meio de diversas trocas e interações. A ideia central do Mundo Atlântico destaca a circulação de pessoas, mercadorias e ideias através desse oceano, tratando eventos como colonização, redes comerciais e o comércio transatlântico de escravos. O conceito ressalta as experiências compartilhadas e as influências que moldaram as narrativas dessas regiões. O Mundo Atlântico constitui o



Santos (1996), os espaços são moldados pelo progresso das atividades produtivas, pelas relações de trabalho e pelas necessidades de movimentação de bens e pessoas. Assim, a configuração das regiões é influenciada pela interação entre o ambiente natural e as ações humanas.

Desse modo, a abordagem de divisão do presente texto não se limita aos aspectos físicos, ela visa explorar as interações entre espaço e sociedade de maneira integrada e interdisciplinar, reconhecendo o espaço geográfico e o meio ambiente como elementos essenciais na compreensão dos processos históricos. Isso se dá porque, conforme estudado por Fernand Braudel (1997), não se pode dissociar a sociedade do espaço, a história das sociedades é simultaneamente temporal e espacial.

A produção historiográfica sobre a expansão europeia no Atlântico desenvolveu duas principais perspectivas. Com origem na tradição francesa da Escola dos Annales, a primeira, focou em aspectos geográficos e econômicos de longa duração, influenciada por Braudel. A segunda abordagem, com ênfase em aspectos políticos e sociais, concentrou-se no Atlântico Sul, originando-se do Império Inglês e recebendo contribuições notáveis de Charles R. Boxer.

O livro “O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II” (1949), de Braudel, foi um marco revolucionário nos estudos históricos. Não focando exclusivamente na figura do rei espanhol Filipe II, optou por explorar o papel central do Mar Mediterrâneo na época. Nesta obra, o autor propôs uma visão de longa duração da história, enfatizando a influência das estruturas de longo prazo na configuração dos eventos históricos. Além disso, destacou a importância da geo-história, mostrando como as características geográficas influenciaram os padrões de comércio, migração, conflito e interação cultural ao longo do tempo. Ressaltando a necessidade de considerar diversas escalas geográficas ao analisar os eventos históricos, reconhecendo que as mudanças ocorrem em ritmos diferentes em lugares diferentes.

Outra corrente historiográfica se deu em torno do livro “Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola” (1952) de Charles R. Boxer. O livro destaca a importância de figuras individuais, como Salvador de Sá, na formação e condução da colonização. Dessa maneira, também reflete uma corrente voltada para a História Social do Atlântico, abordagem que enfatiza as complexas dinâmicas sociais e econômicas no contexto colonial, através do estudo de personagens históricos e suas interações.

---

foco principal da história atlântica, explorando as dinâmicas e processos dentro desse espaço interconectado.

Influenciada por Charles Boxer, a *Atlantic History*, por sua vez, reestrutura a compreensão das ligações transatlânticas, embora ainda apresente influências de uma perspectiva eurocêntrica. Pesquisadores como Bernard Bailyn, Philip D. Curtin, David Armitage, e outros, foram importantes nesse movimento, destacando as interações entre as diversas regiões do Atlântico e suas implicações históricas. A abordagem ampliou o escopo tradicional da história, destacando a interdependência e os intercâmbios culturais entre as diferentes regiões do Atlântico durante os períodos colonial e pós-colonial.

Em “O Trato dos Viventes” (2000), Luiz Felipe de Alencastro integrou ambas as tradições historiográficas ao destacar as dimensões econômicas e políticas das trocas atlânticas. Combinando abordagens de micro e macro história, juntamente com a geo-história, o autor visa compreender como a colonização portuguesa, fundamentada na escravização, evoluiu para um espaço econômico e social bipolar <sup>6</sup>.

O presente texto foi construído a partir dessas diferentes pesquisas e referências acadêmicas e literárias. Para realizar este trabalho, escolheu-se adotar uma metodologia fundamentada no referencial teórico de autores que abordaram as três margens do Atlântico. Utilizou-se, assim, tais vertentes historiográficas, para explorar a formação do “Mundo Atlântico”, suas complexas conexões e fluxos, visando compreender como a complementaridade atlântica se estabeleceu por meio dos espaços do Atlântico.

---

<sup>6</sup> Esse espaço engloba uma zona de produção escravista localizada no litoral da América do Sul e uma zona de reprodução de escravos centrada em Angola. (Alencastro, 2000)

## 2 DESENVOLVIMENTO

A partir do apresentado previamente, exploraremos o Mundo Atlântico, com seus mares, portos e entrepostos, os rios com seus ancoradouros e feiras, e a terra firme nas três margens do Atlântico durante o período conhecido como primeira modernidade. Visando compreender a importância do Mundo Atlântico como um espaço de interação, onde foram estabelecidas rotas comerciais, trocas culturais e fluxos migratórios, tanto forçados quanto voluntários, que formaram as sociedades modernas.

### 2.1 O MAR

O oceano Atlântico é muito além de uma vasta extensão de água, é a “ponte marítima”<sup>7</sup> que une a Europa e a África, as Américas. Porém, para que essa ponte fosse construída, necessitava-se das pilastras de fundação, e esses eram os diferentes espaços complementares do oceano. A navegação oceânica se estabeleceu a partir de espaço como ilha, os portos, e as terras firmes continentais que estabeleceram a complementaridade atlântica.

Como apresenta Boxer (2007), quando a Coroa portuguesa se envolveu com a exploração dos mares, incentivada pelos interesses comerciais, o governo dos reis europeus apoiava-se no cristianismo. Ainda segundo o autor, Portugal e Espanha eram reinos especialmente cristãos, que tomaram para si a missão de espalhar o evangelho por todo o mundo conhecido, ao mesmo tempo que ampliava os seus limites.

Assim o fizeram, primeiro lutando contra os muçulmanos no norte da África, depois buscando converter os “gentios” encontrados na exploração da costa atlântica africana. Suas armas eram ladeadas pela cruz e seus navios levavam sempre sacerdotes, responsáveis tanto pela assistência espiritual e pela oferta dos sacramentos à tripulação dos barcos, como pela conversão das pessoas moradoras das terras até então desconhecidas dos europeus (Souza, 2018).

A religião era a principal esfera de legitimação dos atos humanos no mundo europeu, especialmente na Península Ibérica, embora já estivesse em curso um processo de mudança dessa situação. Historiadores, como Serge Gruzinski (2014) e Andreas Gunder Frank (2008), destacam que o crescimento do comércio à longa distância, a monetização das trocas e o desenvolvimento de complexos sistemas de

---

<sup>7</sup> Gruzinski (2014) em sua obra “As Quatro Partes do Mundo” apresenta o caso de António de Gouveia, um bispo português, utiliza a imagem da ponte para representar o oceano e seu potencial como conector.

crédito faziam parte desse processo, assim como o aprimoramento de técnicas de navegação que permitiram interligar todas as regiões do mundo em um sistema econômico construído a partir da Europa. Para sustentar essa rede de troca, tornou-se essencial estabelecer uma extensa teia de rotas e trajetórias que cruzavam essa vasta extensão aquática.

Dessa maneira, os fenômenos atmosféricos e marítimos foram fundamentais para estabelecer essa extensa malha de rotas e trajetórias, fornecendo um meio confiável de transporte marítimo ao longo da história. Permitindo a interconexão de diferentes regiões do mundo e facilitando o comércio, a comunicação e os intercâmbios culturais em uma escala global.

As correntes de vento no Atlântico, como em outros oceanos, são impulsionadas por alguns fatores básicos: a rotação da Terra, o aquecimento desigual da superfície terrestre pelo sol e a forma da terra. No Atlântico, as correntes de vento principais são influenciadas por algo chamado célula de Hadley, sendo uma espécie de padrão de vento entre o equador e cerca de 30 graus de latitude. Além disso, a rotação da Terra causa um efeito chamado Força de Coriolis, que faz com que os ventos se desviem para a direita no hemisfério norte e para a esquerda no hemisfério sul. Isso também afeta a direção dos ventos no Atlântico. (Carvalho, 2014)

Desse modo, no Atlântico Norte e no Atlântico Sul, diferentes sistemas de correntes oceânicas exercem influência. No Atlântico Norte, a Corrente do Golfo é de suma importância, transportando águas quentes do Golfo do México em direção à Europa, impactando o clima e as condições marítimas da região (Thompson, 1986). Por outro lado, no Atlântico Sul, correntes como a Corrente do Brasil e a Corrente das Malvinas predominam, trazendo águas mais frias das regiões polares para latitudes mais baixas (Russo, 2009).

Se adaptando às dinâmicas de ventos e correntes marítimas do Atlântico, os ibéricos estabeleceram extensas redes comerciais no Atlântico, conectando o Atlântico Norte ao Sul. Essas redes englobavam rotas de longa distância, bem como trajetos mais curtos, abrangendo segmentos costais e fluviais.

Conforme observado por Russel-Wood (2021), as rotas comerciais partiam de Portugal em direção ao norte da Europa, aos arquipélagos dos Açores e Madeira, Marrocos, Cabo Verde, África Ocidental, Golfo da Guiné e África Central. Além disso, havia rotas inter-insulares entre as ilhas da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde.

As rotas marítimas em direção à África partiam de Portugal com destinos nos portos do Golfo da Guiné e de Angola. Segundo o mesmo autor, já as embarcações com destino ao Brasil seguiam rotas distintas, uma em direção aos portos ao longo da costa norte-sul do país e outra ao longo da costa leste-oeste do Nordeste brasileiro.

Para realizar viagens periódicas entre a metrópole e as colônias, era necessário seguir um calendário marítimo rigoroso, aproveitando uma janela sazonal limitada. Isso se deve ao fato de que o oceano é atravessado por rotas definidas pelos ventos, moldadas pelas correntes e influenciadas pelas estações do ano. As mudanças sazonais na pressão atmosférica também podem afetar os padrões de vento. Partia-se de Lisboa geralmente entre os dias 15 e 25 de outubro, visando ancorar em Recife aproximadamente dois meses depois. Na viagem de retorno, levantar velas em Pernambuco ou na Bahia até o final de abril era o planejamento, visando chegar a Lisboa durante o mês de julho. Esses eram os parâmetros considerados ideais para a viagem. Fora desses prazos, o tempo necessário para cada etapa da jornada aumentava consideravelmente. (Alencastro, 2000)

Dessa forma, o Oceano Atlântico se transformou em um espaço compartilhado, onde ocorriam intercâmbios de uma vasta gama de mercadorias e ideias, exercendo um profundo impacto em pessoas e lugares ao redor do mundo. Essa circulação teve uma influência significativa em diversas áreas da vida, como finanças, comércio, conflitos armados, governança, religião e preferências públicas.

No final do século XVI, a União Ibérica influenciou a expansão no Atlântico ao consolidar uma perspectiva imperial que articulava as possessões portuguesas na América e África com as políticas ultramarinas dos reis hispânicos, resultando em mudanças significativas nas relações comerciais, administrativas e de poder na região atlântica (Bonciani, 2015).

Durante a União Ibérica, as políticas ultramarinas de Felipe II e Felipe III tiveram impactos significativos nas possessões portuguesas no Brasil e em Angola. Felipe II e Felipe III deram continuidade à política ultramarina portuguesa, porém, aprofundaram e criaram novos mecanismos de controle e eficiência. No reinado de Felipe II, foi criada uma Junta da Fazenda de Portugal, composta por ministros castelhanos, que atuou diretamente em Lisboa, especialmente no comércio de escravizados. Além disso, a definição do monopólio comercial, incluindo o tráfico de escravos, e dos direitos de

domínio sobre os espaços africanos foi uma criação portuguesa, desenvolvida e confirmada pelos reis hispânicos (Bonciani, 2015).

Ademais, devido sua importância estratégica, sobretudo a partir da união ibérica, houve um aumento de conflitos e rivalidades entre potências europeias, incluindo França, Inglaterra e Holanda, que buscavam desafiar o domínio dos impérios ibéricos sobre o oceano. À medida que as rivalidades entre os impérios europeus se intensificaram, especialmente no Mar do Caribe, a carreira marítima viu-se diretamente ameaçada por piratas e corsários.

No último quarto do século XVI, corsários e piratas se multiplicaram nas regiões ultramarinas, colocando em risco os direitos estabelecidos pelas bulas papais em favor dos reis de Portugal e Espanha. Essa época é marcada por disputas acirradas pelo ideal do “*mare liberum*”, que defendia a liberdade de navegação como um direito fundamental das nações e uma base para o comércio internacional. Este conceito era especialmente importante em uma época em que várias nações europeias estavam competindo pelo controle de rotas comerciais marítimas e buscavam estabelecer monopólios sobre certas áreas (Russ; Zeller, 2002).

A rivalidade política e militar em busca do controle de rotas marítimas conferia vantagens militares e fortalecia a posição geopolítica dos reinos europeus. A busca por novas terras e poder impulsionava a expansão para o Novo Mundo e regiões africanas, representando uma oportunidade para as potências europeias ampliarem sua influência global e consolidarem-se no sistema-mundo.

Nesse contexto, as ilhas desempenharam um papel vital na estratégia de domínio oceânico, tornando-se pilares cruciais na estrutura de controle. Especificamente, as ilhas atlânticas, em sua maioria colônias rentáveis devido às terras férteis e à localização estratégica para o fluxo naval, mantiveram-se interligadas por rotas marítimas à metrópole entre os séculos XVI e XVII. As ilhas atlânticas representaram uma parte essencial da rede de domínio e controle estabelecida pelos ibéricos durante esse período, demonstrando a importância estratégica dos territórios insulares no contexto da expansão marítima e colonial.

## 2.2 AS ILHAS

Durante o capítulo dedicado às ilhas, Braudel (1992) desafia a percepção comum de vê-las como “mundos isolados”, preferindo caracterizá-las como entidades coesas no tecido humano. Ele sugere que, independentemente do tamanho ou localização, as ilhas compartilham uma condição singular, sujeitas a limitações que as colocam simultaneamente em um estado de atraso e vanguarda em relação à história marítima global. No entanto, ele observa que, apesar desse aparente isolamento, quando as ilhas eventualmente se conectam com o mundo exterior, o fazem de maneira abrupta, quase como um “choque elétrico” (Braudel, 1992, p. 190). Ao debater a metamorfose desses “mundos isolados”, o autor destaca que:

“E é que o “isolamento das ilhas” é uma verdade muito relativa. Talvez seja verdade que o mar que as cerca as separa do resto do mundo mais do que qualquer outro meio, quando realmente ficam à margem dos circuitos da vida marinha. Mas quando isso não acontece, mas, por uma razão ou outra (muitas vezes razões vindas de fora e gratuitas), elas fazem parte como um elo desses circuitos, ocorre justamente o oposto: elas se conectam muito ativamente à vida exterior e ficam muito menos separadas e “isoladas” dela do que certas montanhas, mal unidas ao mundo exterior por qualquer garganta intransponível.” (Braudel, 1992, p.190)

Durante as explorações ultramarinas, os “mundos isolados” do Atlântico se transformaram em “mundos conectados”. As ilhas eram importantes por serem pontos indispensáveis ao longo das rotas marítimas e por terem águas tranquilas, o que as tornava mais propícias para a navegação. Ademais, durante as viagens oceânicas, onde a comida era escassa e os suprimentos nunca eram suficientes, arquipélagos e ilhas foram muito importantes nas rotas, sendo pontos estratégicos para abastecer as embarcações. Nelas, os viajantes podiam obter água potável, alimentos frescos, madeira e outros recursos necessários para manter as tripulações e as embarcações em boas condições.

Muitas ilhas do Atlântico estão localizadas em áreas-chave para correntes oceânicas, zonas de ressurgência e zonas de transição entre diferentes massas de água. Assim serviam como pontos de referência cruciais para a navegação, os navegadores utilizavam essas formações geográficas como pontos de ancoragem e bases para calcular suas posições em relação a outras áreas. De acordo com Pierre Chaunu (1980), o espaço atlântico da navegação à vela pode ser segmentado em três regiões distintas:

“da Península Ibérica até o primeiro rosário de ilhas, os Açores ao norte, a Madeira, as Canárias, o arquipélago de Cabo Verde ao sul, o Mediterrâneo atlântico; desde esse primeiro rosário de ilhas até as Antilhas, o “golfo” imenso, desproporcionado; das Antilhas à costa do continente americano, o Mediterrâneo americano. Divisão razoável, se substituirmos as distâncias objetivas, artificiais,

em quilômetros, por distâncias subjetivas, digamos as verdadeiras distâncias dos homens dessa antiga navegação, 12 a 13 dias em média, de Cádiz ao arquipélago das Canárias, 30 dias para o "golfo" e 30 dias para o Mediterrâneo americano." (Chaunu, 1980, p.49)

As ilhas se tornaram paradas essenciais nessa navegação, as ilhas, sendo o primeiro ponto de colonização transoceânica dos europeus, destacando sua função de "trampolim" para as navegações. Nesse sentido, ressalta que as ilhas faziam parte integrante da formação e consolidação dos portugueses no Atlântico, desempenhando papéis fundamentais no comércio e na migração, e tornando-se centros essenciais em conexões oceânicas e interoceânicas. Inicialmente, os Açores, as Canárias e a Madeira, no século XIV, foram colonizados, seguidos pela exploração do arquipélago de Cabo Verde e, no final do século XV, de São Tomé (Boxer, 2002).

Além de seus papéis para as rotas marítimas, as ilhas foram colonizadas e desenvolveram suas próprias *commodities*. A Madeira, famosa por sua produção de açúcar, também contribuía com uma variedade de produtos. Nos Açores, a exportação de sal, grãos, madeira e gado era complementada por um clima e solo propícios à agricultura. As ilhas contribuíram significativamente para a economia portuguesa com seus produtos agrícolas e pesca. (Caldeira, 2021; Boxer, 2002)

No meio do século XV, a expansão marítima estendeu-se até Cabo Verde, que além de conectar com a Mina e a Guiné. Já no final do século, os portugueses iniciaram a colonização da ilha de São Tomé, viabilizando a relação com a África Ocidental e Centro-Ocidental, próxima ao anticiclone do Atlântico Sul, tanto para viagens rápidas para a América do Sul quanto para a realização do périplo africano rumo ao Índico (Caldeira, 2021). São Tomé e Príncipe, no Golfo da Guiné, foi um importante produtor de açúcar durante o século XVI, embora tenha sido superado pelo Brasil no século seguinte. A colonização trouxe uma mistura de imigrantes europeus e africanos escravizados, resultando em uma população mestiça (Alencastro, 2000).

A experiência em São Tomé proporcionou aos portugueses conhecimentos e habilidades no cultivo e processamento da cana-de-açúcar, viabilizados pelo trabalho escravizado. Esses aprendizados foram posteriormente aplicados em suas iniciativas colonizadoras nas Américas, destacando São Tomé como um "laboratório tropical". O laboratório são-tomense, conforme Alencastro (2000), definiu as experiências de colonização que, posteriormente, foram transplantadas para o Brasil e o Caribe.

Nas Américas, as ilhas desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento e na expansão europeia nas Américas. Com sua localização estratégica



e recursos naturais abundantes, essas ilhas serviram como pontos vitais de apoio logístico, abastecimento e defesa. Como cita John Elliott (2006), um exemplo proeminente é o papel de Cuba, *Puerto Rico* e *Hispaniola* (atualmente dividida entre Haiti e República Dominicana) durante a colonização espanhola, essas ilhas serviram como bases fundamentais para a invasão e exploração do continente americano. A partir dessas ilhas, os espanhóis lançaram expedições para explorar e invadir vastas áreas do continente, incluindo o México, América Central e América do Sul.

Com sua localização estratégica e abundância de recursos naturais, Cuba se tornou um importante para a expansão espanhola no Novo Mundo. Desde o estabelecimento dos primeiros assentamentos espanhóis em 1511, Cuba serviu como uma base fundamental para a exploração e invasão das Américas (Wheat, 2016). Seus portos, como Havana, tornaram-se importantes centros comerciais e pontos de partida para expedições em direção ao continente.

A ilha de *Puerto Rico*, embora menor que Cuba, também desempenhou um papel significativo na colonização espanhola das Américas. O território serviu como uma importante escala para navios espanhóis navegando entre a Europa e as Américas, a ilha também foi palco de intensa atividade econômica, com plantações de cana-de-açúcar, café e tabaco dominando sua paisagem. (Chaunu, 1980; Elliot, 2006)

Por sua vez, *Hispaniola* foi o local do primeiro assentamento europeu nas Américas, estabelecido por Cristóvão Colombo em 1492. Durante os primeiros anos da colonização espanhola, a ilha foi o centro da atividade colonial no Novo Mundo, com os espanhóis explorando a ilha em busca de ouro e outros recursos. Da mesma forma, as ilhas como Jamaica, Bahamas e Bermudas serviram como pontos de apoio para navegação, comércio e pirataria durante os séculos XVI e XVII. As Bermudas, em particular, foram frequentemente usadas como ponto de referência e refúgio seguro para marinheiros europeus que navegavam pelo Atlântico.

Além de seu papel nas viagens e rotas marítimas, com o aumento das disputas ultramarinas, as ilhas assumiram um papel fundamental na estratégia de domínio oceânico, tornando-se alvos frequentes de corsários e piratas europeus em busca de saques e represálias (Bouza Álvarez, 1987).

As ilhas do Golfo da Guiné enfrentaram ameaças constantes de corsários europeus, incluindo franceses, holandeses e argelinos, que as atacaram em busca de pilhagem e retaliação. Esses ataques ressaltaram a urgência de estabelecer um sistema

de defesa robusto para salvaguardar a segurança das ilhas. Enquanto algumas comunidades locais apoiavam os corsários devido ao seu envolvimento econômico e político nos conflitos marítimos, outras ilhas testemunharam uma resistência firme, principalmente liderada por negros, contra os invasores (Wheat, 2016).

As ilhas foram centros vitais de comércio e interação cultural durante a época. Elas foram utilizadas como o trampolim das navegações, se complementando com o mar e a terra firme, além de serem bases de diversos portos. Os portos insulares serviram como locais de convergência onde mercadorias, ideias, costumes e pessoas, eram trocados. Essa interação cultural e comercial nos portos não apenas influenciou as dinâmicas locais das ilhas, mas, igualmente, teve um impacto significativo nas relações mais amplas entre os impérios coloniais da época.

## 2.3 OS PORTOS

Nos movimentados portos, era clara a antecipação que precedia as partidas, assim como as incertezas que envolviam cada viagem. A agitação portuária era um microcosmo de emoções, onde a ansiedade da partida se misturava com as esperanças depositadas nas expedições, enquanto as incertezas da jornada conferiam uma atmosfera de tensão constante. A circulação transatlântica era um processo complexo que envolvia diversos portos na África, Américas e Europa.

Para que se garantisse a eficiência de um porto, era crucial que ele servisse como um ponto de acesso descomplicado aos navios, oferecendo condições ideais de ancoragem e operações portuárias. Isso requer a presença de canais navegáveis que fossem suficientemente profundos e amplos para acomodar os navios com segurança. Além disso, a eficiência das conexões com o interior do continente, seja por vias terrestres ou fluviais, é fundamental para facilitar o transporte de mercadorias entre o porto e o interior.

Os grandes rios, normalmente navegáveis em Portugal, África e Brasil, facilitavam a penetração nos respectivos continentes, permitindo transições entre trechos oceânicos, costeiros e fluviais (Russell-Wood, 2021). Isso também facilitava a distribuição de bens importados, bem como o acúmulo de *commodities* para transporte aos portos destinados à exportação.

Os portos desempenhavam um papel estratégico crucial, com sua localização sendo um fator determinante. Tanto os portos da Península Ibérica quanto suas possessões atlânticas se beneficiavam de uma posição favorável em relação aos ventos, correntes marítimas, estuários, baías e grandes rios. Essa vantagem era fundamental para garantir a proeminência tanto no Atlântico Norte quanto no Sul.

Na Europa, os portos desempenhavam funções vitais como pontos de partida e chegada para o comércio entre o Velho e o Novo Mundo. O porto de Lisboa surge como uma peça central no panorama marítimo europeu. Localizado na foz do rio Tejo, o porto desfrutava de uma posição privilegiada para o comércio marítimo, tornando-se um ponto de encontro para navios de todas as partes do mundo. Navios estrangeiros frequentemente atracavam em Lisboa, trazendo embaixadores, mercadores e estudiosos de todo o mundo. Essas interações enriqueceram a vida da cidade, introduzindo novas ideias, tecnologias e produtos que influenciaram profundamente a sociedade lisboeta.

Já Sevilha representava, como descreve Braudel (1992), a passagem da Espanha mediterrânea para a Espanha atlântica. Durante o auge do comércio atlântico, o porto se destacou como o principal ponto de entrada das riquezas provenientes das colônias espanholas no Novo Mundo. Chaunu (1980) descreve Sevilha como um porto estrategicamente situado na desembocadura do rio Guadalquivir, desempenhando um papel vital ao conectar o porto com o interior da Espanha, facilitando o transporte de mercadorias para o restante da Europa. O autor ressalta ainda que, devido ao seu histórico como centro comercial de Al-Andaluz, Sevilla já possuía uma sólida estrutura portuária, o que a tornou uma porta de entrada essencial para o ouro, a prata e outros produtos preciosos das Américas.

Além de serem vitais para o comércio, esses portos eram pontos de partida para uma variedade de pessoas que realizavam papéis fundamentais nos empreendimentos coloniais. Embarcações que transportavam funcionários reais, colonos, clérigos, comerciantes, artesãos, soldados e muitos outros para os territórios coloniais.

Enquanto na África, à medida que o comércio com alguns povos se consolidava e o hábito de ancorar sempre no mesmo lugar para trocar mercadorias se estabelecia, os portugueses preferiram estabelecer pontos fixos em terra em vez de comercializar de suas embarcações (Souza, 2018). Nesses pontos, onde o comércio era mais intenso, a Coroa investia na construção de fortes de pedra, utilizando materiais e

trabalhadores trazidos de Portugal. Alguns desses portos, como Arguim, São Jorge da Mina, São Tomé e São Paulo de Luanda, tiveram longa vida e foram centros ativos de comércio, disputados por outras potências europeias.

Os portos ao longo da costa do Norte da África, como Arguim e São Jorge da Mina, destacaram-se como importantes pontos de partida e chegada para as expedições marítimas europeias. O porto de São Jorge da Mina garantiu inicialmente a presença e o comércio de Portugal no Golfo da Guiné, tornando-se o seu principal ponto de apoio na costa africana (Souza, 2018). Na região do Atlântico Sul, os portos de São Tomé e Luanda emergiram como centros portuários de destaque, desempenhando papéis cruciais na dinâmica regional. O porto de São Tomé, situado no Golfo da Guiné, floresceu como um núcleo comercial vital, onde uma variedade de grupos, desde residentes até senhores portugueses, conduziam transações comerciais, incluindo o comércio de escravizados, frequentemente mediado por alianças com autoridades africanas. São Tomé estabeleceu laços comerciais significativos com o porto de Mpinda (Soyo) e o Reino do Congo, emergindo como um ponto central nas rotas comerciais da região. (Alencastro, 2000; Bonciani, 2023)

Por sua vez, o porto de Luanda representava um centro político-administrativo e militar de extrema importância, sob a égide dos governadores de Angola, Congo e Benguela (Alencastro, 2000). Sua localização em uma baía protegida por uma ilha conferia-lhe características de um porto natural, essa configuração geográfica estratégica posicionava Luanda como um ponto-chave no controle das relações de vassalagem com os sobas locais e no comércio de escravizados.

Nas Américas, a geografia litorânea e fluvial exibia uma riqueza e diversidade notáveis, repletas de uma variedade de portos, enseadas e sistemas fluviais navegáveis. Os portos nas Antilhas e em Cartagena de Índias desempenharam um papel crucial ao longo das rotas de navegação para as Américas no Atlântico Norte. Estrategicamente posicionados em relação aos ventos e correntes marítimas, facilitaram o comércio transatlântico. Durante o retorno das frotas, o porto de Havana tornou-se fundamental, recebendo cargas do continente americano. (Chaunu, 1980)

Localizado no Golfo do México, o porto de Havana serviu como ponto de conexão nas rotas comerciais, sendo uma parada essencial no trajeto de volta para a Europa. Além disso, Havana foi um importante centro para a colonização espanhola do

Caribe, facilitando o crescimento de populações estáveis em portos importantes e reforçando a colonização espanhola na região (Elliot, 2006).

Na Nova Espanha, o Porto de Vera Cruz destacou-se como um dos principais portos, desempenhando um papel significativo na ligação entre as colônias americanas e a Espanha (Gruzinski, 2014). Vera Cruz é descrita por Chaunu (1980) como uma ponte entre o oceano e o planalto habitado, servindo como um elo crucial para o transporte de mercadorias entre a costa e as regiões do interior do México.

No final do século XVI, a união das coroas ibéricas marcou um período de mudanças profundas no Caribe espanhol, à medida que a Espanha reorganizava e fortalecia seu controle imperial na região. Este novo império espanhol nas Américas priorizou as áreas ricas em prata no continente, resultando em um enorme fluxo de escravizados africanos para trabalhar nas minas. Neste período, um porto de importância fundamental foi o de Cartagena de Índias, um dos maiores portos marítimos do Caribe, serviu como um importante porto de escala para as frotas da *Carrera de Índias*<sup>8</sup>, e foi o principal centro do comércio transatlântico de escravizados na América Espanhola (Elliot, 2006). Muitos africanos escravizados que foram trazidos para Cartagena foram posteriormente reexportados para outros locais, mas um número substancial permaneceu sendo empregado no trabalho agrícola em fazendas fora da cidade (Wheat, 2016).

Além disso, uma rota importante ligava os portos de Luanda, em Angola, a Cartagena, na América, com paradas ocasionais nos portos do nordeste brasileiro (Wheat, 2016). Esta rota não só facilitava o comércio de escravizados entre as colônias africanas e americanas, mas também fortalecia os laços comerciais entre os impérios coloniais europeus e promovia o intercâmbio cultural e econômico entre os continentes.

Nas margens americanas do Atlântico Sul, alguns dos portos mais importantes para os portugueses incluem Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Pernambuco. Um aspecto notável da América portuguesa era que, com exceção de São Paulo, os portos constituíam os únicos centros urbanos da colônia, durante grande parte da história brasileira, uma vila ou cidade era praticamente sinônimo de porto (Russel-Wood, 2021).

O porto de Salvador destacava-se como o principal elo no transporte de mercadorias entre as colônias americanas e a Europa. Salvador desfrutava de vantagens

---

<sup>8</sup> O circuito transatlântico conhecido como *Carrera de Índias* foi estabelecido no início da década de 1560 e permaneceria como o itinerário padrão para comboios anuais de navios mercantes durante a maioria dos próximos dois séculos.

notáveis, impulsionadas pelo seu papel central nos comércios europeu e africano. O porto de Salvador estava centrado principalmente na exportação de açúcar, que se tornou uma das principais *commodities* do comércio atlântico (Russel-Wood, 2021). Salvador foi um centro crucial para o comércio de escravizados africanos, estes eram trazidos para trabalhar nas plantações de açúcar, fazendo com que o porto servisse como ponto de chegada e distribuição de escravizados antes de serem enviados para diversas regiões das Américas (Ribeiro, 2005).

Enquanto no porto do Rio de Janeiro, situado em uma baía oferecia condições naturais favoráveis para a ancoragem de navios e facilitava o comércio marítimo. Sua posição geográfica tornou-o um ponto de convergência para as rotas comerciais que ligavam Portugal às colônias africanas e asiáticas, bem como aos demais territórios do vasto império português na América do Sul (Alencastro, 2000). Durante os séculos XVI e XVII, o comércio colonial era dominado pela exploração de recursos naturais, principalmente o pau-brasil. Além da exportação de madeira, o porto também desempenhava um papel fundamental no abastecimento das colônias com bens manufaturados e escravizados africanos.

Os portos do Atlântico desempenharam um papel fundamental no constante fluxo de atividade e movimento, e na construção do Mundo Atlântico. Se tornando centros de comércio e interação cultural, onde mercadorias, ideias, costumes e, é claro, pessoas, eram trocados. Comerciantes, exploradores, colonos e viajantes de diferentes partes do mundo se encontravam nesses portos, criando assim, uma atmosfera transcultural. Essas interações frequentemente resultam na difusão de tecnologias, alimentos, línguas, religiões e outros aspectos culturais entre os continentes.

Na maioria, os vínculos entre os portos e o interior eram menos evidentes e menos efetivos no setor administrativo e mais pronunciados em intercâmbios comerciais e na movimentação de pessoas (Russel-Wood, 2021). O desenvolvimento do interior demonstrou como os desdobramentos históricos alteravam as relações entre as cidades portuárias e seu interior. Assim eram os pontos de partida para uma variedade de embarcações, cada uma impulsionada por motivações distintas. Com base nas motivações abordadas, abrangem desde interesses econômicos até motivações religiosas, militares e exploratórias que iam em direção à terra firme do continente.

## 2.4 TERRA FIRME

O Mundo Atlântico, com seus mares, portos e entrepostos, levavam aos sertões das três margens do Atlântico. Dos portos se partiram para a exploração do continente, as conexões do Atlântico com a terra firme seguiram principalmente as rotas marítimas favoráveis. Das costas, a navegação ocorria ao longo de rios, lagos, manguezais e oceanos, conectando diversas comunidades, povos e civilizações. Essas navegações intra continente levavam até os interiores, onde os conhecimentos e formas de organização política, econômica e social eram influenciados pelas crenças nativas.

A terra firme foi onde europeus e nativos se relacionaram e estabeleceram alianças e rivalidades. Nos espaços interiores, europeus e mestiços adaptavam-se às culturas locais, adotando “nomes da terra”, estabelecendo laços matrimoniais para integrarem-se aos sistemas de parentesco e poder, e contando tanto com as mulheres quanto com líderes locais para estabelecerem-se de forma mais duradoura nessas regiões (Souza, 2018). Muitas vezes, essas sociedades estavam abertas à influência dos estrangeiros, adotando suas religiões, costumes e produtos, mas também eram suscetíveis à exploração através do comércio de escravizados, doenças introduzidas pelos europeus, táticas de guerra e outros aspectos.

A interação entre a massa terrestre da “Terra Firme” continental e o vasto Oceano Atlântico rompe a ideia de separação entre as áreas costeiras e as regiões mais distantes deste oceano. Portanto, quando falamos do mundo Atlântico, não estamos falando apenas das áreas ao longo da costa, mas também as áreas dos continentes das Américas e da África, que estão ligadas a ele.

Dessa forma, pode-se notar que foram os interiores que forjaram o mundo atlântico, ao serem as interações entre indígenas americanos, europeus e africanos que deram forma às dinâmicas e estabeleceram a complementaridade essencial da complementaridade atlântica.

#### 2.4.1 Em solo africano

Em aspectos físicos, a terra firme do continente africano encontra-se delimitada pelo mar Vermelho a nordeste, pelo Mediterrâneo ao norte, pelo oceano Atlântico a oeste e pelo oceano Índico a leste. A ligação com a península arábica é feita através do istmo de Suez. Geograficamente, suas características distintivas incluem o

vasto deserto do Saara ao norte, o deserto do Calaári a sudoeste, a floresta tropical no centro, as savanas que se estendem por vastas áreas, separando regiões áridas de florestas, e algumas terras altas, berço dos rios que alimentam o Nilo.

A vasta extensão do Saara divide o continente, se estende da costa atlântica até o mar Vermelho, sendo cortado pelo rio Níger a oeste e pelo rio Nilo a leste. As margens sul e oeste do Saara, conhecidas como Sahel ou “praias do deserto”, são caracterizadas por savanas onde são cultivados grãos e criados animais.

Ao longo da costa oeste, deságuam os rios Senegal, Níger e Congo, que antes eram cercados por densas florestas, mas gradualmente foram sendo desbravadas pelas comunidades locais para agricultura, criação de animais, pesca e exploração de recursos naturais. A floresta equatorial domina o centro do continente, cercada por savanas que se estendem até o deserto do Calaári no sudoeste, alcançam o mar no sudeste e se encontram com o Sahel ao norte.

As interações comerciais africanas abrangiam diferentes escalas territoriais, envolvendo uma ampla variedade de locais estratégicos. Antes da integração comercial com o Atlântico, os africanos e seus comerciantes não viam o oceano como uma potencial saída de rotas comerciais, orientando geralmente a sua atenção, portanto, às rotas que iam para o interior do continente. Assim, “pode-se dizer que as preocupações dessas lideranças da costa atlântica estavam figurativamente “de costas para o mar”” (Malacco; Gonçalves, 2020, p.13), desse modo os povos litorâneos estavam localizados na periferia dos principais circuitos comerciais. Porém, apesar do pouco interesse da costa atlântica, as populações litorâneas navegavam por aqueles mares, costas e deltas fluviais, ali havia pesca, produção de sal e extração de conchas.

A penetração europeia na África, como aponta Alencastro (2000), foi facilitada por uma combinação de fatores geográficos e históricos. Segundo o autor, os rios navegados pelos habitantes locais, especialmente o Senegal, o Cacheu e o Gâmbia, desempenharam um papel crucial no transporte de mercadorias do interior para a costa. Assim, a partir do rio Senegal, desenvolveu-se uma extensa rede de comércio que se estendia até a bacia do Níger, formando um sistema de rotas comerciais tanto fluviais quanto terrestres que conectava a região da Senegâmbia ao golfo da Guiné.

Até o século XV, o Saara representava uma divisão significativa no continente africano. Antes das explorações marítimas ibéricas, os europeus tinham poucos contatos com os povos ao sul do Saara, concentrando-se mais nas interações



com os povos do norte africano, em uma região que podemos chamar de “África Mediterrânea”.

No século XV, com a expansão ultramarina, o comércio e a conversão religiosa foram fundamentais para a expansão do império ibérico, especialmente evidente na África Centro-Occidental (Souza, 2018). Uma das motivações das navegações atlânticas era encontrar o lendário Prestes João<sup>9</sup>, um rei cristão que se acreditava residir na região atual da Etiópia, no continente africano.

No decorrer das jornadas portuguesas pela extensão da costa da Guiné para chegar ao Golfo do Benim, os exploradores se depararam com o fato de estarem navegando em direção ao leste. Tal acontecimento os levou a acreditar estarem a caminho de realizar o percurso de contorno da África, para assim, não apenas alcançar a Índia e o Oriente, mas também o reino do Preste João, potencial aliado na luta contra os muçulmanos (Vilhena, 2001).

Naquela época, os muçulmanos não apenas ocupavam uma parte da Península Ibérica, mas também exerciam influência no Mediterrâneo a partir do norte da África, controlando as rotas comerciais através do Saara e trazendo mercadorias valiosas como ouro, sal e escravos. Portugal via suas incursões contra os muçulmanos no norte da África como parte da defesa da cristandade, buscando expandir sua fé através da subjugação dos não-cristãos e da conversão dos gentios.

Para alcançar esses objetivos, os portugueses se lançaram ao Oceano Atlântico. Após várias tentativas frustradas, em 1434, eles finalmente contornaram o Cabo Bojador, ao sul das Canárias. Esse marco foi alcançado graças ao aprimoramento das técnicas de navegação e ao aumento do conhecimento sobre os ventos e correntes marítimas. Esse feito permitiu que as embarcações financiadas pela corte portuguesa navegassem além do que era conhecido na época como Mar Tenebroso, ultrapassando os limites do conhecimento estabelecido.

Ao longo dessa costa, os navegadores portugueses encontraram povos islâmicos, muitas vezes alvo de ataques e capturas para serem vendidos como escravizados em Portugal, Espanha ou no norte da África. Conforme avançavam para o sul, encontravam novos povos negros, referidos como “etíopes” naquela época, a partir da

---

<sup>9</sup> O Preste João era uma figura lendária que combinava autoridade religiosa e política, sendo descrito como um sacerdote cristão e monarca oriental poderoso. A lenda do Preste João surgiu na Idade Média europeia e atribuía a ele um reino rico e exótico, muitas vezes localizado em regiões distantes e misteriosas como a Etiópia. A figura do Preste João era vista como um aliado potencial na luta contra o Islã durante as Cruzadas, e sua suposta missão incluía a libertação de Jerusalém e a vitória sobre os inimigos cristãos. (Vilhena, 2001)

foz do rio Senegal. Em 1445, foi estabelecida em Arguim a primeira de várias fortalezas em ilhas ou ao longo do litoral, servindo como bases para o comércio com as populações locais. (Boxer, 2002)

Bartolomeu Dias alcançou o extremo sul do continente em 1489, seguido por Vasco da Gama, que contornou a África e chegou à Índia em 1498. A partir dessa expedição, os europeus tiveram suas primeiras visões das cidades ao longo da costa oriental africana, importantes centros comerciais fortemente influenciados pela presença árabe. Enquanto os nativos e seus parceiros comerciais tradicionais limitavam as oportunidades portuguesas nessa costa, também na costa atlântica houve resistência ao contato.

A partir do século XVI, a costa atlântica africana tornou-se rota regular para embarcações europeias e, posteriormente, americanas. A presença estrangeira nessa região desencadeou mudanças profundas nas sociedades locais, especialmente devido ao comércio de escravizados, que se tornou o principal motor das interações entre africanos e europeus.

Na maioria, a exploração da costa africana pelos portugueses foi motivada pelo desejo de acessar as fontes de ouro transportadas pelas caravanas em direção aos portos do norte da África, após atravessar o deserto (Souza, 2006). Considerando este contexto, a importância comercial da região levou à construção de fortalezas, como São Jorge da Mina, em 1482, estabelecendo bases para o comércio de ouro e outros produtos.

Os principais centros de comércio ao longo da costa atlântica, como aponta John K. Thornton (2012), foram as regiões dos rios Senegal e Gâmbia, onde se compravam escravizados; o forte da Mina, onde os Acãs negociavam ouro com os portugueses; o golfo do Benin, lar dos povos lorubás, onde os escravizados eram a mercadoria predominante; o delta do rio Níger, conhecido por seu comércio de escravizados e marfim; e as regiões dos rios Congo e Cuanza, onde os portugueses estabeleceram a colônia de São Paulo de Luanda em 1575.

A presença estrangeira na costa atlântica desencadeou mudanças significativas nas sociedades locais ao longo do tempo, a rota comercial incluía além de outros, a Ilha de São Tomé, os reinos do Loango e Kongo, com seus portos como Mpinda e a cidade de São Salvador do Kongo (Mbanza Kongo), bem como os pontos de resgate e as feiras (conhecidas como "pumbos") ao longo do rio Loge, como Mbumbe (na

província de Mbamba) e Ngongo Mbata (na província de Mbata), ambos pertencentes ao reino do Ndongo, onde Luanda desempenhava um papel central como porto vital. Além disso, as vilas de São Paulo de Luanda e Vitória de Massangano eram importantes centros nesse contexto. As negociações e feiras que ocorriam nas margens dos rios Dande (Mutemo), Bengo e Cuanza (Muxima e Massangano), assim como em Cabonda, também desempenhavam um papel crucial nessa intrincada rede de interações. E não podemos deixar de mencionar o reino de Matamba, que contribuiu significativamente para essa rica teia de circulação. (Bonciani, 2021)

Note-se que o comércio de escravizados desencadeou a oferta de uma série de outros produtos africanos. Como aponta Alencastro (2000):

"Mesmo com o transporte de camelos no Sahel, de canoas nas redes fluviais da Alta Guiné e da Costa da Mina, e de barcaças nos rios de Angola, o cativo apresentava-se como uma mercadoria capaz de carregar outras mercadorias. Assim, os circuitos terrestres de tráfico de escravos formavam outras tantas vias de transporte de *commodities* entre o sertão e a costa africana. Era intensa a atividade das feiras sertanejas angolanas, designadas em quimbundo pelo substantivo que passou a definir no Brasil todo e qualquer pequeno comércio: kitanda. Remessas de marfim, cera de abelha (muito apreciada no Brasil para o fabrico de velas), peles, almíscar, cobre, ouro, goma, azeite de palma etc., afluíam aos portos de tráfico, permitindo arredondar os lucros obtidos no carregamento de escravos." (Alencastro, 2000, p. 114)

Os europeus, em sua maioria, evitavam adentrar os sertões do continente africano. Isso se devia ao fato de que, mesmo em áreas amplamente consideradas como sob domínio europeu, o controle político e militar era majoritariamente exercido por líderes africanos. Além disso, os termos do comércio que sustentavam as demandas oceânicas eram geralmente ditados por esses líderes, que desempenhavam um papel significativo nas decisões comerciais do dia a dia (Malacco; Gonçalves, 2020).

Assim, os agentes africanos ligados às atividades comerciais no interior do continente não eram só protagonistas desse comércio, decidindo valores, como e com quem fazer as trocas, mas, conseqüentemente, suas escolhas e estratégias impactavam diretamente o funcionamento de toda a rede atlântica.

Nesse contexto, figuras como os "lançados", "tagomaus" e "pombeiros," presentes na África subsaariana desde o início da expansão ultramarina portuguesa, desempenharam papéis significativos nas dinâmicas políticas, econômicas e sociais que interligam o mundo atlântico e o cenário intra-africano. Embora compartilhassem características semelhantes, os termos "lançado" e "tangomau" eram comuns na África

Ocidental, enquanto “pombeiro” era predominante na região do Congo e Angola (Alencastro, 2000).

Esses personagens desempenharam papéis ativos no comércio de escravizados e em outras atividades comerciais, interagindo com diversas comunidades e adquirindo profundo conhecimento de seus idiomas e costumes. Eles estabeleceram relações complexas de dependência, submissão e aliança com indivíduos influentes no continente africano. As redes estabelecidas pelos tangomaus e pombeiros podiam ter alcance local, regional ou transatlântico, conectando o continente africano às ilhas do Atlântico, às Américas e aos centros comerciais europeus, inclusive às comunidades sefarditas dos Países Baixos.

Assim, o comércio atlântico estabeleceu uma intrincada e abrangente teia de interesses entre as diversas regiões africanas. O sistema comercial de escravizados transportava mercadorias do interior para os locais de venda que guiavam caravanas de escravizados em direção ao litoral. A partir dali, eles seguiram em direção ao oceano, passando por ilhas, até finalmente alcançarem os portos, e adentrarem a terra firme americana.

#### 2.4.2 Em solo americano

Quando os europeus iniciaram a invasão do Novo Mundo, depararam-se com uma terra densamente habitada. Ao chegar em solo americano, encontraram uma vasta e enigmática região, profundamente familiar para os povos indígenas. A América é uma região geograficamente diversificada, repleta de características únicas. Situada entre o Oceano Atlântico a leste e o Oceano Pacífico a oeste, a América possui uma variedade impressionante de elementos físicos, como cadeias de montanhas, vastas planícies, rios poderosos e uma diversidade de ecossistemas.

O historiador Tiago Bonato (2018), ao abordar o espaço da América do Meridional, descreve esse vasto território como uma rede complexa de rios desde os primeiros mapas e relatos dos séculos XVI e XVII. Segundo o mesmo, os rios eram frequentemente considerados como vias de entrada para o interior do continente, embora muitas vezes fossem desconhecidos, envoltos em mistério e às vezes até mesmo considerados lugares míticos.

Desse modo, a diversidade de ecossistemas na América, abrangem desde florestas tropicais úmidas até manguezais costeiros, savanas e desertos. A biodiversidade da América é uma das mais ricas do mundo, com uma infinidade de plantas, animais e microorganismos adaptados às condições específicas de cada ambiente, e isso se tornou um desafio aos invasores europeus.

Para explorar as florestas e sertões das Américas, os europeus estabeleceram alianças com diversos povos indígenas. Desde sua chegada, os europeus encontraram povos que já apresentavam economias e sociedades altamente estruturadas, além de culturas e religiões notavelmente desenvolvidas (Leon-Portilla, 1984). A distribuição da população indígena não apenas influenciou a invasão do território americano, mas também teve impacto na colonização.

As alianças com os povos indígenas desempenharam um papel fundamental nos processos de colonização, eles forneceram aos colonizadores conhecimento local vital e apoio. Os líderes indígenas negociam alianças estratégicas, reconhecendo sua importância e buscando vantagens além do aspecto material, eles atuaram como guias indispensáveis para os portugueses e espanhóis, especialmente nas complexas paisagens florestais (Villardaga, 2019).

A colonização da América pelos espanhóis iniciou-se com as expedições de Cristóvão Colombo em 1492, resultando na criação de colônias espanholas no Caribe, México, América Central e do Sul. A colonização espanhola da América concentrou-se em áreas produtoras de prata no continente, com cidades portuárias estrategicamente posicionadas protegendo as rotas marítimas.

Como mostra Wheat (2016), os portos marítimos fortificados, que também serviam como estaleiros, centros de escravizados e centros de comércio regional, impulsionaram o notável crescimento de Havana. Já Cartagena das Índias era considerada o "porto mais importante e mais visitado de todas as Índias" (Borrego Plá, 1983). Outros centros importantes incluíam a Cidade do Panamá, juntamente com os portos menores de Nombre de Dios e Portobelo, que eram vitais como pontos de conexão entre a navegação atlântica espanhola e o Pacífico (Chaunu, 1980).

No fim do século XVI, o Caribe espanhol experimentou significativas transformações à medida que a Espanha organizava e consolidava suas estruturas imperiais. Nesse contexto, a *Carrera* de Índias, rota comercial estabelecida entre a Espanha e suas possessões ultramarinas, teve como objetivo garantir o controle da

Espanha sobre o comércio com suas colônias americanas. Essa rota contou com vários mecanismos para garantir esse monopólio, incluindo controle oficial, colaboração privada, um único porto e navegação protegida e tornou o itinerário padrão para os anuais comboios de navios mercantes ao longo de grande parte dos dois séculos subsequentes.

Da mesma forma, a colonização portuguesa concentrou-se no Brasil, iniciada por Pedro Álvares Cabral em 1500. No entanto, conforme destacado por Sérgio Buarque de Holanda (2017), nas primeiras décadas, os assentamentos eram principalmente ao longo da costa, consistindo em pequenas concentrações de pessoas que se adaptavam mais à chegada de outros navios do que à exploração do interior. Esses núcleos estavam principalmente preocupados com as rotas para as Índias, voltando sua atenção quase exclusivamente para o outro lado do oceano.

O processo de colonização do Brasil iniciou-se com o assentamento sistemático por meio das donatárias, instituições senhoriais utilizadas na administração dos territórios e conquistas portuguesas. A colonização foi efetivamente inaugurada com a chegada de Tomé de Sousa em 1549, responsável pela instauração do primeiro governo-geral no Brasil. Os desafios iniciais da colonização foram evidentes, com apenas seis dos diversos donatários logrando êxito na fundação de colônias.

A América portuguesa testemunhou o início em larga escala do seu primeiro grande ciclo comercial por volta de 1570, centrado na indústria açucareira. Com o crescimento significativo desse comércio, a colônia experimentou um aumento concomitante da população, além de desenvolvimento social e administrativo. A economia voltou-se para a exportação, atendendo aos interesses do mercado externo. A primeira atividade econômica foi a extração do pau-brasil. Diante da ausência de metais preciosos no primeiro contato com a recém-descoberta terra, o comércio desse recurso da Mata Atlântica proporcionou aos colonizadores ganhos na exploração do Brasil Colônia. A Coroa portuguesa mantinha a esperança de encontrar metais preciosos da mesma forma que os espanhóis haviam encontrado na América Central. (Johnson, 1984)

Durante a União das Coroas Ibéricas, a América Portuguesa passou por transformações significativas em sua organização administrativa e legal devido à sua integração ao império espanhol. Esse período impulsionou políticas coloniais e de ocupação no Brasil, com uma mudança de foco dos interesses da Índia para o Brasil, conforme observado pela historiadora Andrea Doré (2014).

As reformas administrativas desse período contribuíram para a expansão territorial do Brasil e para o fortalecimento da defesa em regiões distantes. As cidades coloniais estabelecidas durante a União Ibérica desempenharam um papel crucial na consolidação e expansão dos territórios, além de servirem como pontos de defesa contra invasões estrangeiras.

A União Ibérica, sob o reinado de Filipe II, teve um impacto significativo no comércio de escravizados para a América, intensificando-o devido à crescente demanda por mão de obra nas colônias. Essa união facilitou a coordenação e expansão do tráfico entre os territórios portugueses e espanhóis, resultando em um aumento no número de africanos escravizados transportados para as Américas (Bonciani, 2017). Este comércio impulsionou a exploração da América, os africanos desempenharam um papel crucial na colonização do Caribe espanhol (Wheat, 2016).

Porem, além de servirem como centros de exploração econômica, as terras americanas também desempenharam o papel vital de refúgio para os negros escravizados, onde estabeleceram quilombos para lutar pela sua liberdade e preservação de suas culturas. Um exemplo notável, é o Quilombo dos Palmares, cujo impacto social foi destacado por Silvia Lara (2021). Os habitantes de Palmares eram principalmente africanos escravizados fugitivos, conhecidos como quilombolas e também incluíam indígenas que se uniram à comunidade. Eles viveram em uma sociedade relativamente bem organizada, com sua própria estrutura política e social.

Palmares abrigou milhares de pessoas e se estendeu por diversos povoados fortificados. A resistência dos quilombolas de Palmares contra a escravização e as incursões militares coloniais perdurou por décadas. O quilombo enfrentou inúmeros ataques das forças coloniais portuguesas, mas conseguiu resistir durante um período substancial. Sua luta tornou-se um poderoso símbolo de resistência contra a opressão e a escravização no contexto do Brasil colonial. (LARA, 2021)

Desse modo, a colonização europeia da América foi um processo complexo e multifacetado, moldado pela geografia diversificada do continente, pelas sociedades indígenas e pelas estratégias das potências colonizadoras. Esse período histórico deixou um legado de exploração, resistência e intercâmbio cultural.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A exploração ultramarina, a colonização e o estabelecimento de rotas comerciais impulsionaram a formação do espaço atlântico como uma rede interligada de espaços complementares. Ao analisar os elementos que contribuíram para a configuração do mundo atlântico, podemos compreender melhor sua complexidade. Os mares, portos e entrepostos, os rios com seus ancoradouros e feiras, e as regiões do interior, em todas as margens do Atlântico.

O Oceano Atlântico foi, além de uma vasta extensão de água, um “ponte marítima” que une a Europa e a África, as Américas, e as conectava com outros mares e oceanos. Ao analisar os ventos e correntes marítimas, notamos como esses desempenharam um papel crucial nas decisões dos navegadores, influenciando as trajetórias, e moldando a navegação.

Da mesma maneira, as Ilhas foram espaços estratégicos para o controle de rotas comerciais, se tornando pontos de apoio para as rotas marítimas. Esses locais foram os primeiros pontos de colonização oceânicas dos europeus, servindo como um trampolim para as navegações, assim elas faziam parte integrante da formação e consolidação no Atlântico.

Complementando assim, os portos foram os locais utilizados como pontos de partida e chegada, sendo os conectores das redes de navegação. Esses espaços eram estratégicos para a ancoragem de navios, assim como para a carga e descarga de mercadorias, funcionando como centros comerciais, eram palcos de trocas, onde pessoas de diferentes partes do mundo se encontravam.

Por fim, a “terra firme”, que foram os pontos centrais da exploração marítima e da expansão ultramarina. Foi sobretudo o capital americano e africano que permitiu a entrada dos europeus no sistema-mundo. Além de serem os locais onde europeus interagiram com indígenas americanos e africanos e serem o local de resistência de diversos povos e etnias.

A perspectiva atlântica da União Ibérica emergiu como uma peça fundamental na construção de um vasto império ibero-atlântico. Este período histórico desempenhou um papel crucial ao integrar as possessões portuguesas e espanholas no cenário do Atlântico, gerando uma dinâmica de intercâmbio entre esses dois grandes impérios ultramarinos.



Durante a União Ibérica, houve expansão territorial nas Américas e na África. Isso se traduziu na invasão de novos territórios e na consolidação do domínio sobre regiões estratégicas no vasto oceano Atlântico. Sob essa perspectiva atlântica, o comércio transatlântico floresceu, facilitando a movimentação de mercadorias, recursos e pessoas entre as colônias e as metrópoles.

A centralização do poder e a implementação de novos sistemas administrativos nas possessões ultramarinas contribuíram para a formação de um império ibero-atlântico mais coeso e organizado. Este período também foi marcado pela influência nas dinâmicas políticas e econômicas entre as colônias e as potências europeias, fortalecendo assim a posição dos impérios ibéricos no espaço atlântico.

Assim, por meio da união dos diversos espaços, o Atlântico se transformava em uma rede interligada e integrada. A complementaridade atlântica se manifestava nessas conexões entre as diferentes extensões do oceano.

## REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luís Felipe de. **Trato dos Viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BARTH, Fredrik. **Grupos étnicos e suas fronteiras**. 2. ed. [S. l.]: Editora da Unesp, 1997.

BONCIANI, Rodrigo. "Inquisição, Tráfico de Escravos e Circulação entre a África, Brasil e Índias Ocidentais." In: SANTOS PÉREZ, José Manuel; MEGIANI, Ana Paula; RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luis (orgs.). **Redes y Circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)**. [S. L.]: Sílex Ediciones, 2021. p. 267-291.

BONCIANI, Rodrigo Faustinoni. A União Ibérica em perspectiva atlântica. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 28., 2015, Florianópolis.

BORREGO PLA, Maria del Carmen. **Cartagena de Indias en el siglo XVI**. [S. l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1983.

BOUZA ALVAREZ, Fernando. **Portugal en la monarquia hispanica (1580-1640)**. Madrid: Universidad Complutense, 1987.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

BRAUDEL, Fernand. **Les ambitions de l'histoire**. Paris: Éditions de Fallois. 1997

BOXER, Charles Ralph. **Salvador de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola**. 1602-1686. São Paulo: Editora Nacional, Edusp, 1973.

BECCARIO, Cameron. *Earth: a global map of Wind, weather, and ocean condition*, 2023.

Disponível em <https://earth.nullschool.net/> Acesso em: 10 Mar 2024.

BOXER, Charles Ralph. **A Igreja militante e a expansão ibérica: 1440–1770**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOXER, Charles Ralph. **O império Marítimo Português: 1415–1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CALDEIRA, Arlindo Manuel. The Island Trade Route of São Tomé in the 16th Century: ships, products, capitals. **Rime. Rivista Dell'Istituto di Storia Dell'Europa Mediterranea (Issn 2035-794X)**, [S.L.], n. 9/2021, p. 55-76, 31 dez. 2021. CNR- Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea. <http://dx.doi.org/10.7410/1507>.

CARVALHO JUNIOR, Oldemar de Oliveira. **Introdução à Oceanografia Física**. [S. L.]: Editora Interciência, 2014.

CHAUNU, Pierre. **Sevilha e a América nos Séculos XVI e XVII**. [S. I.]: Difel, 1980.

DORÉ, Andréa. O deslocamento de interesses da Índia para o Brasil durante a União Ibérica: mapas e relatos. **Colonial Latin American Review**, [S.L.], v. 23, n. 2, p. 171-196, 4 maio 2014. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/10609164.2014.917541>.

ELLIOTT, John H.. **Empires of the Atlantic World: britain and spain in america 1492-1830**. [S. I.]: Yale University Press, 2006. 608 p.

FRANK, Andreas Gunder. **Re-orientar: La economía global en la era del predominio asiático**. Valencia: Universidad de Valencia, 2008.

GRUZINSKI, Serge. **As quatro partes do mundo: história de uma mundialização**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

HESPANHA, António Manuel. O Governo dos Áustrias e a 'Modernização' da Constituição Política Portuguesa. Penélope. **Revista de Ciências e História Social**, Lisboa, No. 2, p. 49-73, 1989.

JOHNSON, Harold B.. The Portuguese settlement of Brazil, 1500—1580. In: BETHELL, Leslie (ed.). **The Cambridge History of Latin America**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984. p. 249-278.

LARA, Silvia Hunold. **Palmares & Cucaú: O Aprendizado da Dominação**. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo, 2022.

LEON-PORTILLA, Miguel. Mesoamerica before 1519. In: BETHELL, Leslie (ed.). **The Cambridge History of Latin America**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984. p. 249-278.

MALACCO, Felipe Silveira de Oliveira; GONÇALVES, Ivan Sicca. Entre Senegâmbia e Angola: comércio atlântico, protagonismo africano e dinâmicas regionais (séculos xvii e xix). **Afro-Ásia**, [S.L.], v. 62, p. 46-97, 30 dez. 2020. Universidade Federal da Bahia. <http://dx.doi.org/10.9771/aa.v0i62.36848>.

RUSSELL-WOOD, Anthony John Russell. **Histórias do Atlântico português**. 2. ed. [S. L.]: Editora Unesp, 2021.

RUSS, Garry R.; ZELLER, Dirk C. From Mare Liberum to Mare Reservarum. **Marine Policy**, [S.L.], v. 27, n. 1, p. 75-78, 2003.

RUSSO, Lucimara. **Interação Oceano-Atmosfera Sobre O Atlântico Sudoeste Na Região Da Confluência Brasil-Malvinas**. 2009. 123 f. Tese (Doutorado)-Curso de Meteorologia, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, São José dos Campos, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996. 392 p.

SOUZA, Marina de Mello e. **Além do Visível: poder, catolicismo e comércio no congo e em angola (séculos xvi e xvii)**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

THOMPSON, Keith R.. North Atlantic sea-level and circulation. **Geophysical Journal International**, [S.L.], v. 87, n. 1, p. 15-32, out. 1986. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1111/j.1365-246x.1986.tb04543.x>.

THORNTON, John Kelly. **A Cultural History of the Atlantic World, 1250-1820**. [S. I.]: Cambridge University Press, 2012.

VILHENA, Maria da Conceição. O Preste João: mito, literatura e história. Arquipelago: Revista da Universidade dos Açores, Ponta Delgada, v. 5, n. 1, p. 627-649, jan. 2001.

WHEAT, David. **Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640**. Williamsburg, Virginia: University of North Carolina Press, 2016.

WALLERSTEIN, Immanuel. Análise dos sistemas mundais. In: GIDDENS, Anthony; TURNER, Jonathan (Org.). **Teoria social Hoje**. Sao Paulo: Ed. UNESP, 1999.