

A Construção do Mundo Atlântico: Um Panorama sobre a Complementaridade de Seus Espaços (Séculos XV e XVI)¹

José Alexandre Bail Kazienko (Mestrando do PPGHIS/UFPR)

Email: jabkazienko@gmail.com

Resumo: Este artigo se dedica a explorar a formação do "Mundo Atlântico" em sua complexidade, investigando suas conexões e os múltiplos fluxos que o caracterizaram. O objetivo é compreender o processo pelo qual a complementaridade atlântica se estabeleceu, delineada por espaços geográficos e rotas marítimas. A partir do final do século XV, o Oceano Atlântico deixou de ser uma barreira e se tornou um eixo central de conexão e intercâmbio entre Europa, África e Américas. Essa vasta extensão aquática presenciou a expansão colonial, a exploração de territórios e a brutal intensificação do tráfico transatlântico de escravizados. A emergência do Mundo Atlântico é inseparável da interligação de distintas regiões, cada uma desempenhando um papel complementar na sua constituição. A análise priorizará a Primeira Modernidade europeia, em particular o período de transição do século XVI para o XVII. Esta fase é crucial para entender a consolidação do Mundo Atlântico, marcada por um crescimento exponencial do comércio de escravos e pela intensificação da colonização, eventos que coincidem com a ascensão e o declínio dos impérios Ibéricos. A pesquisa buscou demonstrar como as relações políticas, econômicas e sociais desse período exerceram impacto profundo na história atlântica, revelando a capacidade do espaço oceânico de moldar os acontecimentos da época. O exame aprofundado das redes atlânticas salienta a centralidade do oceano como um espaço dinâmico de interação, onde se forjaram rotas comerciais, intercâmbios culturais e fluxos migratórios (compulsórios ou voluntários), elementos essenciais para a configuração das sociedades contemporâneas.

Palavras-chave: Mundo Atlântico; Colonização; Comércio; Circulação.

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-mundo².

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, momento crucial para a configuração atlântica. Nesse período destaca-se o aumento expressivo do tráfico de escravizados e o

¹ Este artigo é uma adaptação do trabalho de conclusão de curso (TCC) intitulado "Complementaridade Atlântica: Caminhos e Trajetórias na Construção do Mundo Atlântico", 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, em 2024.

² 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.

desenvolvimento da produção colonial, marcando o apogeu dos impérios ibéricos.

O Mundo Atlântico

O mundo atlântico pode ser definido como um espaço histórico relacional, constituído pela interação econômica, social, cultural e política entre as sociedades da Europa, da África e das Américas, marcado por intensas circulações, profundas assimetrias de poder e constantes processos de transformação. Longe de configurar uma unidade homogênea ou estática, o mundo atlântico apresenta um vasto campo de sugestões analíticas e possibilidades interpretativas, abrindo-se a múltiplos percursos de investigação histórica. Trata-se de um universo que entrelaça uma infinidade de relações culturais, econômicas e sociais sem as quais a compreensão do mundo moderno se torna incompleta.

Nesse sentido, María Concepción Porras Gil (2024, p. 9) destaca que a chegada de Cristóvão Colombo às ilhas do Caribe, como El Salvador, Santo Domingo e Cuba, constituiu um marco sem precedentes, sobretudo quando se constatou que aquelas terras pertenciam a uma realidade distinta, alheia àquela inicialmente concebida como as Índias. Esse momento inaugural evidencia não apenas a expansão geográfica europeia, mas o início de um processo histórico de longa duração, caracterizado pela intensificação de contatos, conflitos e trocas em escala transatlântica.

A história atlântica, portanto, é a história de um mundo em movimento, cujas características dominantes se transformaram repetidamente ao longo do tempo, destaca Bailyn (2005, p. 84-85). O mundo atlântico era profundamente diverso, abrangendo povos e circunstâncias de diferentes continentes, múltiplas economias regionais, línguas, estruturas sociais e sistemas de crenças heterogêneos. Como observa John Elliott (1987, p. 5-7), as variações são imensas: variações nas origens europeias dos colonos no hemisfério ocidental, nos tipos de colonização, nos ambientes de assentamento e nas culturas nativas, bem como nas atitudes, ambições e ideais que moldaram essas experiências históricas. Essa diversidade, longe de inviabilizar a análise, constitui um dos elementos centrais para a compreensão da complexidade e da dinâmica do mundo atlântico. Aquilo que, a princípio, provocou curiosidade e expectativa, como toda novidade, rapidamente se transformou em um processo de intercâmbio cultural de grande profundidade e consequências imprevisíveis. Quando

alinhamos essa concepção de Mundo Atlântico com as teorias do espaço desenvolvidas pela Geografia e os aportes da Geo-História, abre-se um campo de debate extremamente frutífero.

A geo-história, conforme concebida por Fernand Braudel (1997), é a concepção segundo a qual a história das sociedades humanas deve ser entendida em articulação profunda com o espaço geográfico. Não se trata somente de inserir mapas ou descrições físicas na narrativa histórica, mas de reconhecer que o espaço e o tempo estão entrelaçados na constituição das civilizações. Como o autor ainda destaca em subtítulo “as civilizações são espaços”, ou seja, estão profundamente enraizadas em um território, com suas especificidades naturais e construídas historicamente (Braudel, 2004, p.31-32). A agricultura, os circuitos comerciais, as rotas de transumância, a fixação das cidades e a organização dos Estados são condicionados, embora não determinados, pela geografia.

Em consonância, Milton Santos (1996) argumenta que o espaço deve ser concebido como uma totalidade dinâmica, resultado do entrelaçamento indissociável entre sistemas de objetos (elementos naturais ou fabricados) e sistemas de ações (práticas humanas deliberadas ou não). Essa definição, permite entender o espaço como uma construção histórica e social em constante transformação. Assim, a geografia não é um pano de fundo neutro sobre o qual os eventos se desenrolam, mas sim uma estrutura ativa que impõe coerções, oferece possibilidades e modela os ritmos da vida social. Aplicadas ao contexto do Mundo Atlântico, essas perspectivas permitem uma leitura mais complexa das dinâmicas imperiais, das redes de circulação e das formas de ocupação e resistência que marcaram os séculos da colonização. O espaço atlântico, então, não pode ser reduzido a uma simples zona de contato entre continentes, mas deve ser compreendido como uma trama de espaços interdependentes, marcada por fluxos de pessoas, mercadorias, ideias e violências.

As rotas marítimas, os portos, os arquipélagos estratégicos e os entrepostos comerciais funcionavam como pontos nodais de um sistema em constante reconfiguração, no qual o espaço era continuamente produzido e ressignificado. Nessa perspectiva, o Atlântico configura-se como um espaço-movimento, no qual coexistem processos de fixação e mobilidade, coerção e agência, exploração e reinvenção cultural. A geo-história, ao integrar o tempo histórico às estruturas espaciais, contribui decisivamente para desvendar os ritmos de longa duração que sustentam essas transformações e que escapam a uma análise puramente factual ou episódica.

Pretende-se abordar o Atlântico no apogeu da primeira modernidade. Durante esse período, o Atlântico era perpassado pelo projeto expansionista de Portugal e Espanha, que invadiram e colonizaram vastas extensões dessa região. Para realizar esta análise, optou-se por estruturar a pesquisa com base nos espaços do “Mundo Atlântico”. 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.

O Oceano

O Atlântico foi depositário de sentimentos difusos e mobilizador de imaginários entre os povos que habitam suas margens. Na Alta Idade Média a água constituía simultaneamente uma realidade física e uma matriz simbólica: era invocada em bônus e temida nas travessias, atuando sobre os corpos e moldando os imaginários (Hastrup, 2013, p. 59). Sua capacidade de provocar destruição ecológica introduzia uma tensão constante entre diferentes modos de compreensão: para eclesiásticos, camponeses e marinheiros, a água era simultaneamente dádiva e ameaça, situando-se no limiar entre o natural e o sobrenatural (Fonseca, 1989).

Nas tradições judaico-cristãs, o mar surge como a forma mais acabada do caos: o incontrolável, o incompreensível, o imprevisível. Contrapõe-se à terra firme, o espaço criativo das divindades, lugar da fundação e da ordem. Na lógica bíblica, os oceanos aparecem quase como uma sobra do dilúvio original, uma memória líquida do castigo divino que uma vez submergiu os homens, vestígios de um tempo em que o mundo foi reduzido à água e à ausência. Por isso, o mar se povoou de figuras inquietantes: espíritos de afogados, presenças sombrias, vozes de naufrágio e assombro. Para pacificá-lo, as comunidades recorreram a oferendas, exorcismos e sacrifícios, estratégias múltiplas para aplacar suas tempestades e silenciar suas ondas avassaladoras (Corbin, 1989).

Desta forma, o oceano Atlântico era, durante a Idade Média e em períodos anteriores, um espaço marcado por condições hostis à navegação. Ainda assim, foi nesse contexto

adverso que se formaram os primeiros impulsos exploratórios, culminando nas grandes navegações dos séculos XV e XVI, destaca Braudel (1992). O enfrentamento desses desafios levou ao aperfeiçoamento de técnicas de navegação e à expansão gradual dos horizontes europeus. Com isso, para superar esse “Mar Tenebroso”, os ibéricos utilizaram técnicas de navegação e métodos de relacionamento e colonização influenciados por uma série de experiências anteriores. A iniciativa ibérica na exploração do Atlântico, empreendida sobretudo por Portugal e Castela, foi impulsionada por um conjunto complexo de fatores de ordem econômica, religiosa, política, técnica e geográfica, que se articularam no contexto da transição da Idade Média para a Modernidade.

Em termos econômicos, a busca por novas rotas comerciais esteve no centro do processo. Com a queda de Constantinopla e o controle otomano sobre as rotas que ligavam a Europa ao “Oriente”, os produtos oriundos da Ásia tornaram-se mais caros e escassos. Nesse cenário, os ibéricos passaram a buscar rotas marítimas alternativas que permitissem o acesso direto às riquezas do Oriente, sem intermediações. Além disso, a escassez de metais preciosos na Europa motivava a busca por novas fontes de ouro e prata, ao passo que o comércio de escravizados, intensificado ao longo da costa africana, passou a representar uma fonte crescente de lucro para as coroas ibéricas e para os comerciantes associados.

No entanto, as motivações econômicas se entrelaçam com outros impulsos, e as dimensões religiosas também exerceram papel relevante nesse movimento expansionista. Charles Boxer (2007) destaca que, embora a Coroa portuguesa se envolvesse 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 assumiram a missão de espalhar o evangelho por todo o mundo conhecido, ao mesmo tempo que ampliaram seus limites territoriais. Nesse sentido, a expansão ultramarina era vista não apenas como uma empresa comercial, mas também como um projeto civilizatório e espiritual, legitimado pelo discurso religioso.

A partir dessa nova relação com o mar, descrita por Braudel (1992) como uma lenta e profunda revolução, desencadeou-se um processo de interconexão entre continentes que transformaria radicalmente a economia e as relações sociais globais. A circulação de mercadorias, pessoas, informações e culturas passou a se dar em um ritmo acelerado, conectando continentes que antes viviam de forma relativamente autônoma. Foi esse conjunto

de dinâmicas que permitiu a constituição de um sistema econômico centrado na Europa Ocidental, conceito que Immanuel Wallerstein (1999) denominou de Sistema-Mundo. Trata-se de uma estrutura global de dominação e trocas desiguais, na qual a Europa ocupava o centro, extraindo riquezas e recursos das periferias para alimentar sua própria expansão. Essa nova ordem mundial, forjada sobre os mares, especialmente o Atlântico, redefiniu a geografia política e econômica do planeta.

Assim, o crescimento do comércio de longa distância, a ampliação da circulação de moedas e o desenvolvimento de sistemas de crédito cada vez mais complexos foram essenciais para a consolidação de uma economia de escala planetária. Mais do que viagens isoladas, essas transformações geraram uma verdadeira teia de interdependências entre diferentes regiões do mundo. Para sustentar essa rede de troca, tornou-se essencial estabelecer uma extensa teia de rotas e trajetórias que cruzavam essa vasta extensão aquática.

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. 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 e trajetos mais curtos, abrangendo segmentos costais e fluviais.

As rotas marítimas em direção à África partiam de Portugal com destinos nos portos do Golfo da Guiné e de Angola. 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. Alencastro (2000) destaca que 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.

Desse modo, os fluxos marítimos eram cruciais para o transporte de recursos significativos. Por exemplo, das minas do México e do vice-reino do Peru emergia a prata e o ouro, que era escoada para os portos de Buenos Aires, Cartagena de Índias e Vera Cruz, antes

de seguir viagem para a Europa e a Ásia. Enquanto isso, dos portos como Rio de Janeiro, Pernambuco e os principais portos caribenhos, as embarcações carregavam cargas de açúcar de cana, destinadas a diversos pontos ao redor do mundo. Da África, vinham os escravizados, cujas trajetórias se entrelaçavam com os portos de Cartagena de Índias, Pernambuco e Rio de Janeiro. Esses indivíduos eram posteriormente redistribuídos para diversos portos das Américas, tais como Buenos Aires e Havana.

Assim, as rotas marítimas conectando a Europa, África e América permitiram o intercâmbio de mercadorias, culturas e ideias. As rotas comerciais transatlânticas e intercontinentais ganharam destaque, empresários, comerciantes e exploradores embarcaram nesses navios visando estabelecer rotas lucrativas e expandir o alcance econômico de seus reinos. 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.

Além das navegações no oceano Atlântico, as rotas marítimas se expandiram para outras regiões, possibilitando travessias transoceânicas de grande alcance. Desde o início da expansão ultramarina, os portugueses enviaram navios rumo ao oceano Índico, estabelecendo contatos comerciais com a Índia e, mais tarde, avançando para além da Insulíndia, região correspondente ao arquipélago do Sudeste Asiático, até alcançar as costas da China e do Japão. Como observa Boxer (2007), essas expedições não foram eventos isolados, mas parte de uma estratégia de inserção ativa dos portugueses nas redes asiáticas de comércio, que envolviam produtos de alto valor como especiarias, porcelanas e seda. Dessa forma, os oceanos deixaram de ser barreiras entre continentes para se tornarem eixos de articulação entre diferentes mundos, conectando o Atlântico ao Índico e ao Pacífico.

Nesse contexto de expansão das rotas marítimas, outras potências coloniais também ampliaram suas redes de circulação. O chamado “Atlântico de Sevilha” estendia sua influência além do istmo do Panamá, alcançando o Pacífico através da rota que ligava os portos do vice-reinado do Peru. Um exemplo importante é o porto de Arica, localizado próximo às minas de prata de Potosí, na atual Bolívia, que se tornou um ponto estratégico de escoamento das riquezas coloniais. A partir de 1564, essa malha transoceânica ganhou ainda

mais complexidade com a criação do chamado “Galeão de Manila”, uma linha regular de navegação entre o porto de Acapulco, na Nova Espanha (atual México), e as Filipinas. Essa rota atravessava todo o Pacífico e estabelecia uma conexão direta com o mercado asiático, especialmente com a economia chinesa, conforme descrito por Chaunu (1980).

Assim, observa-se a formação de um circuito global de circulação de mercadorias e valores, no qual diferentes oceanos passaram a ser interligados por interesses coloniais, comerciais e políticos. Nesse contexto, as ilhas desempenharam um papel fundamental 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.

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).

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, sendo o primeiro ponto de colonização transoceânica dos europeus, destacando assim sua função de trampolim para as navegações. Nesse sentido, Boxer (2002) 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.

Além de seus papéis para as rotas marítimas, as ilhas foram colonizadas e desenvolveram suas próprias *commodities* (Boxer, 2002). A Madeira, famosa por sua produção de açúcar, também contribui com uma variedade de produtos, essa diversificação econômica proporcionou uma base sólida para a economia regional. Além disso, era dela que vinha a madeira para a construção de barcos. Nos Açores, a exportação de sal, grãos, madeira e gado era complementada por um clima e solo propícios à agricultura. Apesar da cana-de-açúcar não ter prosperado, as ilhas contribuíram significativamente para a economia portuguesa com seus produtos agrícolas e pesca, além de desenvolverem tecnologias para lidar com os efeitos das erupções vulcânicas, uma ameaça na região (Caldeira, 2021).

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 péríodo 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 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”, conforme Alencastro (2000). O laboratório são-tomense, definiu as experiências de colonização que, posteriormente, foram transplantadas para as Américas.

Entretanto, não foi somente na África que as ilhas desempenharam um papel significativo na colonização. Durante a colonização das 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 aponta 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 conquistar vastas áreas do continente, incluindo o México, América Central e América do Sul.

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). A necessidade consequente de proteção desses territórios destacou sua importância na defesa da hegemonia ibérica. É importante mencionar que a influência holandesa, francesa e inglesa no Atlântico começou com as ilhas.

Assim, as ilhas foram centros vitais de comércio e interação cultural, elas foram 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 somente influenciou as dinâmicas locais das ilhas, mas, igualmente, teve um impacto significativo nas relações mais amplas entre os impérios coloniais da época.

Os Portos

Se o mar é um meio privilegiado de comunicação, e as ilhas são seu trampolim, os portos assumem o papel de pontos de partida, parada e chegada desses circuitos. Os portos foram as portas de entrada para o mundo Atlântico, servindo como locais de chegada e partida para uma variedade de embarcações. Nos movimentados portos, era clara a antecipação que precedia as partidas, assim como as incertezas que envolviam cada viagem. A circulação transatlântica era complexa e 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 a comunicação entre o porto e o interior.

Desse modo, cerca de meia dúzia de importantes baías no eixo norte-sul da costa brasileira forneciam ancoradouros seguros. Os grandes rios, normalmente navegáveis em Portugal, África e Brasil, facilitavam a penetração nos respectivos continentes, permitindo transições impecáveis 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 privilegiada 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.

Na Europa, os portos são pontos de partida e chegada para o comércio entre o Velho e o Novo Mundo. Na Península Ibérica, em particular, os portos eram os centros primordiais de onde partiam expedições marítimas para explorar e conquistar as terras recém-descobertas nas Américas, África e Ásia. Além de serem vitais para o comércio, 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.

Na África, Marina de Mello e Souza (2018) aponta que, 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. Nesses pontos, onde o comércio era mais intenso, a Coroa investia na construção de fortés de pedra, utilizando materiais e trabalhadores trazidos de Portugal, seguindo plantas traçadas por especialistas. 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 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. Esta posição estratégica tornou-se uma fonte crucial de riqueza que sustentou a economia portuguesa até o início da era das descobertas na Índia, após 1498 (Alencastro, 2000). Com o aumento do tráfico de escravizados pelo Atlântico, a fortaleza da Mina recuperou sua importância como um centro de armazenamento, onde os cativos aguardavam o transporte para o Novo Mundo (Alencastro, 2000).

Este desenvolvimento reforçou ainda mais o papel vital da Mina no contexto do comércio colonial português. 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, 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 (Bonciani, 2023). São Tomé estabeleceu laços comerciais significativos com o porto de Mpinda (Soyo) no Reino do Congo, emergindo como um ponto central nas rotas comerciais da região (Bonciani, 2023).

Nas margens da América, 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. Serge Gruzinski (2014) destaca que, 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. 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.

Outro porto de importância fundamental foi o de Cartagena de Índias, um dos principais portos marítimos do Caribe, serviu como um importante porto de escala para as frotas da *Carrera de Índias*³, 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 exportados para outros locais, mas um número substancial permaneceu sendo empregado no trabalho agrícola em fazendas fora da cidade (Wheat, 2016).

Na América portuguesa, alguns dos portos mais importantes historicamente 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 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, devido uma posição geográfica privilegiada, tornou-se 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 do pau-brasil, ele também desempenhava um papel fundamental no abastecimento das colônias com bens manufaturados e escravizados africanos.

³ 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.

Assim, esses portos estavam conectados em diversas escalas, o que formava uma rede de circulação intra-portuária. 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.

A 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.

Porém, o Atlântico e a terra firme, não se constituíam em uma frente contínua e homogênea de presença europeia. Como ressalta Matthew Restall (2006), a conquista efetiva nunca existiu! Embora o autor em sua obra se refira ao caso americano, o mesmo se aplica a África. 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).

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 das vastas áreas dos continentes das Américas e da África, que estão ligadas a ele. 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.

No continente africano, 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.

No século XV, com a expansão ultramarina, o comércio e a conversão religiosa foram fundamentais para a expansão do império ibérico, especialmente na África Centro-Oidental (Souza, 2018). Uma das grandes motivações das navegações atlânticas era encontrar o lendário Preste João⁴, 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 somente alcançar a Índia e o

⁴ 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)

Oriente, mas também o reino do Preste João, potencial aliado na luta contra os muçulmanos (Vilhena, 2001).

Para alcançar seus objetivos expansionistas, os portugueses lançaram-se ao Atlântico. Após diversas tentativas, em 1434 conseguiram contornar o Cabo Bojador, ao sul das Canárias. Ao longo da costa africana, encontraram povos islâmicos que, com frequência, eram atacados e capturados para serem vendidos como escravizados em Portugal, na Espanha ou no norte da África, e à medida que avançavam rumo ao sul, deparavam-se com diferentes povos negros, então chamados de “etíopes”, a partir da região do rio Senegal, destaca Boxer (2002). Em 1445, fundaram em Arguim a primeira de várias fortalezas litorâneas, usadas como entrepostos comerciais. Em 1489, Bartolomeu Dias alcançou o extremo sul da África e, em 1498, Vasco da Gama contornou o continente e chegou à Índia, marcando o início dos contatos europeus com as cidades da costa oriental africana.

A partir do século XVI, a costa atlântica africana tornou-se rota frequente para embarcações vindas da Europa e, mais tarde, da América. Segundo Alencastro (2000), fatores geográficos e históricos facilitaram a penetração europeia no continente. Rios como o Senegal, o Cacheu e o Gâmbia eram usados pelos habitantes locais para transportar mercadorias do interior até a costa, formando uma rede de comércio que conectava a região da Senegâmbia ao golfo da Guiné, incluindo a bacia do Níger. Porém, a presença estrangeira provocou transformações significativas nas sociedades locais, sobretudo com o fortalecimento do comércio de escravizados, que passou a dominar as relações entre africanos e europeus.

Motivados principalmente pela busca de ouro, os portugueses exploraram a costa africana visando acessar as rotas das caravanas que atravessavam o Saara em direção ao norte da África (Souza, 2018). Isso levou à construção de fortalezas como São Jorge da Mina, em 1482. Segundo Thornton (2012), os principais centros comerciais incluíam: os rios Senegal e Gâmbia, voltados ao comércio de escravizados; o forte da Mina, onde os Acãs negociavam ouro; o golfo do Benim, com predominância do tráfico de escravizados entre os povos Iorubás; o delta do rio Níger, conhecido pelo comércio de escravizados e marfim; e as regiões dos rios Congo e Cuanza, onde os portugueses fundaram São Paulo de Luanda em 1575.

A rota comercial atlântica incluía, entre outros pontos, a Ilha de São Tomé, os reinos do Loango e do Congo, com destaque para portos como Mpinda e a cidade de São Salvador do Kongo (Mbanza Kongo). Também faziam parte do circuito os pontos de resgate e as feiras

(“pumbos”) ao longo do rio Loge, como Mbumbé (na província de Mbamba) e Ngongo Mbata (em Mbata), ambos no reino do Ndongo, onde Luanda atuava como porto central, aponta Bonciani (2021). As vilas de São Paulo de Luanda e Vítoria de Massangano também se destacavam como centros estratégicos. Negociações e feiras ocorriam ainda nas margens dos rios Dande (Mutemo), Bengo e Cuanza (Muxima e Massangano), além de Cabonda, o reino de Matamba era completava essa rede comercial.

Porém, 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, consequentemente, 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 (Alencastro, 2000). 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.

Em terras Americanas, 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. 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.

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 somente 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 negociavam alianças estratégicas, reconhecendo sua importância e buscando vantagens além do aspecto material, eles atuaram como guias indispensáveis para os portugueses e espanhóis (Vilardaga, 2017).

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 (Grujinski, 2014).

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 por 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 escravos 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, como apontado por David Wheat (2016), os africanos desempenharam um papel crucial na colonização do Caribe espanhol.

Desse modo, a colonização européia 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.

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 uniu a Europa e a África, as Américas, e as conectou com outros mares e oceanos. 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. 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. Dessa forma, a partir dos diferentes espaços, o Atlântico se unia e formava uma rede que se integrava e se conectava. A complementaridade atlântica, se deu, assim, através dessa união de diferentes espaços antes isolados uns dos outros.

REFERÊNCIAS

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

BAILYN, Bernard. **Atlantic history**: concept and contours. Cambridge: Harvard University Press, 2005.

BONCIANI, Rodrigo Faustinoni. “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.

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

BOUZA-ALVAREZ, Fernando. **Portugal en la monarquía 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

BRAUDEL, Fernand. **Gramática das civilizações**. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes. 2004.

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. **Rivista Dell'Istituto di Storia Dell'Europa Mediterranea**, n. 9/2021, 31 dez. 2021.

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

CORBIN, Alain. **O território do vazio**: A praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

DORÉ, Andréa. O deslocamento de interesses da Índia para o Brasil durante a União Ibérica: mapas e relatos. **Colonial Latin American Review**, v. 23, n. 2, 2014.

ELLIOTT, John H. Introduction: Colonial identity in the Atlantic World. In: CANNY, Nicholas; PAGDEN, Anthony (org.). **Colonial identity in the Atlantic World, 1500–1800**. Princeton: Princeton University Press, 1987.

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

FONSECA, Luís Adão. O imaginário dos navegantes portugueses do séculos 15 e 16. **Estudos Avançados**, v. 6, n. 16, 1992.

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

HASTRUP, Kirsten. Water and the Configuration of Social Worlds: An Anthropological Perspective. **Journal of Water Resource and Protection**, v. 5, n. 4A, 2013.

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.

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

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**, v. 62, 2020.

PORRAS GIL, María Concepción. Presentación. In: PORRAS GIL, María Concepción (ed.); LAFUENTE DEL CANO, Jorge (ed.). **Europa y el mundo atlántico**. Valladolid: Instituto Universitario de Historia Simancas, 2025.

RESTALL, Matthew. **Sete Mitos da Conquista Espanhola**. [S. I.]: Civilização Brasileira, 2006.

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

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

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.

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

VILARDAGA, José Carlos. Na Bagagem dos Peruleros: Mercadoria de Contrabando e o Caminho Proibido de São Paulo ao Paraguai na Primeira Metade do Século XVII. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, Nova Série, v. 25, n. 1, 2017.

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

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

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