

Estado da publicação: Não informado pelo autor submissor

**“SEM NEGROS NÃO PODE HAVER OURO, AÇÚCAR NEM
TABACO”: O PAPEL DA RAÇA NA ECONOMIA DO SISTEMA
INTERNACIONAL MODERNO**

Erica Paula Vasconcelos, Virgínio Vicente Mendes

<https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.6733>

Submetido em: 2023-09-02

Postado em: 2023-09-05 (versão 1)

(AAAA-MM-DD)

“SEM NEGROS NÃO PODE HAVER OURO, AÇÚCAR NEM TABACO”: O PAPEL DA RAÇA NA ECONOMIA DO SISTEMA INTERNACIONAL MODERNO

Erica Paula Vasconcelos

<https://orcid.org/0000-0003-1261-2912>

[<vasconcelos.ericapaula@gmail.com>](mailto:vasconcelos.ericapaula@gmail.com)

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA). Foz do Iguaçu, PR, Brasil

Virgínio Vicente Mendes

<https://orcid.org/0009-0006-2000-2195>

[<virginiovicente90@gmail.com>](mailto:virginiovicente90@gmail.com)

Universidade Federal do Paraná (UFPR). Curitiba, PR, Brasil

RESUMO: O presente trabalho objetiva denotar o papel da raça na economia do sistema internacional moderno, tendo como pano de fundo o sistema escravista mercantil e agrícola. Para isso, entende-se que a escravidão e o capitalismo racial foram fatores usados pelos colonos para marcar a superioridade do homem branco através da dominação e exploração. Nesse sentido, o principal argumento do trabalho é de que a raça foi utilizada para fomento da base lucrativa para o sistema colonial através da comercialização de negro, açúcar, ouro e o tabaco para a Europa. De modo a desenvolver o seu argumento, o artigo está estruturado em duas seções. A primeira seção irá delinear sobre a simbiose da relação entre raça, escravidão e capitalismo racial no sistema comercial marítimo triangular de escravos e produtos nas navegações transatlânticas e como se deu a expansão desse sistema. A segunda seção irá evidenciar a operacionalização do capitalismo racial e sua riqueza concentrada no negro e na região do nordeste brasileiro para a continuação deste sistema econômico no sistema internacional. O debate presente neste trabalho contribui para que processos gerados pelo capitalismo devem ser analisados de forma multidimensional, demonstrando a viabilização de outros horizontes emancipatórios.

Palavras-chave: Raça, sistema internacional moderno, capitalismo racial, Nordeste baiano, atlântico.

“WITHOUT BLACKS THERE CAN BE NO GOLD, SUGAR OR TOBACCO”: THE ROLE OF RACE IN THE MODERN INTERNATIONAL SYSTEM’S ECONOMY

ABSTRACT: The present work aims to denote the role of race in the economy of the modern international system against the background of the mercantile and agricultural slave system. For this, it is understood that slavery and racial capitalism were factors used by the settlers to mark the superiority of the white man through domination and exploitation. In this sense, the main argument of the work is that race was used to foment the profitable base for the colonial system through the commercialization of black people, sugar, gold and tobacco to Europe. In order to develop its argument, the article is structured in two sections. The first section will outline the symbiosis of the relationship between race, slavery and racial capitalism in the triangular maritime trade system for slaves and products in transatlantic navigations and how this system expanded. The second section will show the operationalization of racial capitalism and its wealth concentrated in the black and in the Brazilian northeast region for the commercialization and exploitation of sugar in the international system. The debate present in this work contributes to which processes generated by

capitalism should be analyzed in a multidimensional way, demonstrating the feasibility of other emancipatory horizons.

Keywords: Race, modern international system, racial capitalism, Northeast Bahia, Atlantic.

INTRODUÇÃO

O Atlântico foi o espaço geopolítico utilizado como rota para o desenvolvimento econômico do sistema internacional, para a Europa, é claro, para outros continentes como a África e a Américas Latina, foi através desta rota que chegaram as guerras, escravidão, genocídio, apagamento histórico, cultural, ancestral além da violência extrema contra os recursos naturais. Essa conjuntura de elementos que desembarcaram de navios vindos da Europa, não só foram utilizadas como ferramenta para demarcar a superioridade do homem branco, como também, tomou forma a partir de três dimensões compostas pela simbiose entre raça, escravidão e o capitalismo racial. Ambos utilizados como ferramenta de hierarquização e dominação para o desenvolvimento comercial colonial. A primeira dimensão foi a expansão da colonização através da justificativa de inferioridade da raça, direcionada tanto para a África quanto para a América Latina, a segunda está relacionada a o desenvolvimento e criação de novas tecnologias para importação e exportação da mão de obra dos escravizados negros e a terceira é a administração e divisão desse empreendimento colonial, dentro capitalismo racial, para a produção e comercialização de alimentos e pessoas para sustento da Europa.

Partindo desses pressupostos, o presente artigo objetiva denotar o papel da raça na economia do sistema internacional moderno tendo como pano de fundo o sistema escravista mercantil e agrícola. De modo a desenvolver o seu argumento, o artigo está estruturado em duas seções. A primeira seção será debatido sobre o conceito de raça e sua incorporação enquanto elemento político, científico e econômico que desencadeou a escravidão dentro da estrutura do mercado marítimo triangular e a ligação com o capitalismo racial. A segunda seção irá delinear como a simbiose destes elementos foram decisivos para a expansão do comércio colonial, organizado e administrado por aparatos tecnológicos e políticos para a produção e comercialização de alimentos e pessoas para sustento da Europa, trazendo como exemplo a centralidade do Nordeste Baiano. Este artigo contribui com o debate teórico para a construção de um entendimento crítico sobre as relações internacionais e para novos debates envolvendo as questões de raça no campo da disciplina.

A SIMBIOSE ENTRE RAÇA, ESCRAVIDÃO, CAPITALISMO RACIAL PARA A EXPANSÃO DO COMÉRCIO TRIÂNGULAR MARÍTIMO

Antes de dialogarmos sobre a estrutura comercial no Atlântico de tráfico de seres vivos, é necessário que entendamos que a raça ela ultrapassa a ideia de pigmentação epidérmica, pois, passa a ser usada enquanto elemento principal de hierarquia e disputas entre os Estados que compõem a comunidade internacional. Este primeiro ponto é muito debatido na obra intitulada *“Uma abordagem conceitual das noções de raça, racismo, identidade e etnia”* (2004), do autor Kabengele Munanga, onde ele começa explicando o conceito etimológico da palavra, a priori, raça veio do italiano *razza*, do latim *ratio*, que significa sorte, sendo utilizada também para categorizar espécies de animais e vegetais. (MUNANGA, 2004). Sendo usada no ramo das ciências naturais, como na Zoologia e na Botânica, para classificar as espécies animais e vegetais, através desse significado que o naturalista sueco, Carl Von Linné (1707-1778), usou para classificar as plantas em 24 raças ou classes, classificação que hoje não é mais utilizada (MUNANGA, 2004).

O conceito de raça passou a significar determinado fenótipo biológico quando empregado pela gramática do latim medieval, utilizado para diferenciação de determinados tipos de descendências e linhagens, ou seja, um grupo de pessoas com um ancestral comum que possuem algumas características físicas em comum (MUNANGA, 2004). Dessa forma, nos séculos XVI-XVII, o conceito de raça passa efetivamente a atuar nas relações entre classes sociais da França, sendo utilizada para autoafirmação dos povos Francos, tidos como nobreza e de origem germânica, se consideravam uma raça distinta e dotados de sangue “puro”. (MUNANGA, 2004)

Essa autoafirmação era justificada pela riqueza que dominavam e também pelas habilidades especiais e aptidões naturais para dirigir, administrar e dominar outras raças que eles consideravam fracas e as escravizavam (MUNANGA, 2004). Consequentemente “o sentido de raças pura passou a legitimar as relações de dominação e de sujeição entre classes sociais (Nobreza e Plebe), com demarcações de diferenças morfo-biológicas notáveis entre os indivíduos pertencentes a ambas as classes” (MUNANGA, 2004, p. 17). Isso influenciou as áreas do conhecimento científico e da religião, sendo ponto chave para a expansão da colonização, que determinados grupos humanos foram categorizados como não humanos, estando nos limites das civilizações do ocidente, sendo estes considerados “recém-descobertos” (ameríndios, negros, melanésios, etc.) (MUNANGA, 2004). Ou seja, a necessidade em classificar a diversidade humana em raças diferentes se justifica na necessidade dos colonos em ter controle total do pensamento do Outro, ou seja, esse Outro tinha que ser classificado enquanto objeto para ser utilizado de forma hostil, entre os moldes da

exploração, sendo controlado não só pelo corpo mas também pela mente e alma (MUNANGA, 2004).

Nesse sentido, o autor Web Du Bois (1925), em *“Mundos de cor”*, pondera que a ideia de raça passou a ser uma ferramenta de controle através da violência, sendo ponto determinante dos imperialistas presentes tanto na Primeira Guerra Mundial quanto em toda a escala global. Sendo personificada através da linha de cor, que inclui a relação entre as raças de homens mais escuros e mais claros na Ásia e na África, na América e nas ilhas do mar” (DU BOIS, 1925). Na mesma linha de raciocínio, em *“Colonial violence: race and gender on the sugar plantations of British Guiana”* (2015), inscrita por Randolph Persaud, o autor afirma que a raça “foi técnicas e práticas de governo colonial com ênfase significativa nas formas rotineiras de 'governança', funcionando pelo cotidiano da violência e por isso ela possui o caráter rácio-gênero da violência colonial” (PERSAUD, 2015, p. 117)

Partindo destes pressupostos, a hierarquização racial pautada na diferença entre o Europeu e o Outro foi fundamental para criar a escravidão enquanto instituição, em que reforçava a hierarquia racial, em que o servo africano não pertencia ao grupo dos cristãos civilizados (BARDER, 2021). Nesse sentido, escravidão foi o “sistema econômico fundado no comércio internacional com investimento de capital em escravos como mercadorias para superexploração do trabalho com lucros globais que estimularam a revolução industrial” (ANIEVAS, MANCHANDA & SHILLIAM, 2015, p. 75, tradução nossa). Que facilitou o desenvolvimento e a ascensão do sistema mundial do capitalismo, sendo este racial pela própria base ser sustentada através da concepção racializada e utilização destes para o desenvolvimento econômico, que emergiu de um continente europeu já racialmente estriado” (BARDER, 2021, p. 117, tradução nossa).

Ou seja, os próprios “outros” internos da Europa” já estavam sujeitos a formas de expropriação racializada, colonialismo interno e servidão contratada que é a escravidão, para o fornecimento da expansão europeia, apropriação de terras e escravização de povos ao longo dos séculos, sendo este sistema fator fundamental para a ordem global (BARDER, 2021). Sendo esta estrutura fundamental para o funcionamento do capitalismo racial, este surge através das forças do racismo e do nacionalismo dentro da estrutura de organização de produção e troca, como foi o caso da sociedade feudal (ROBINSON, 2018). Sendo, por muito tempo, o sustento da burguesia europeia da idade média, com o mercantilismo administrado pelas monarquias absolutas do período tradicional de transição do feudalismo para o capitalismo (ROBINSON, 2018). Desencadeando o surgimento das diferentes burguesias da Europa Ocidental que eram envolvidas em estruturas, instituições e organizações que estavam substancialmente subdesenvolvidas na Idade Média, pois

controlavam o centro do comércio de longa distância na Europa, Mediterrâneo e da Scania para o Atlântico (ROBINSON, 2018).

O ponto que torna relação entre a raça, escravidão e o capitalismo racial em uma simbiose é que ambos são sustentados pelas ideologias do nacionalismo, assumindo o caráter de capitalismo moderno justificado na junção entre nacionalismo moderno e o surgimento dos estados modernos, que exigiu a combinação de fatores políticos, morais e econômicos intrincados na estrutura da evolução ocidental (ROBINSON, 2019). E finaliza com a expansão deste no sistema mundial através das navegações atlânticas, que estava dentro do sistema entre as anarquias competitivas, já que cada burguesia nacional ficou em oposição às outras como inimigas naturais (ROBINSON, 2019). Não deixando de destacar, que o nacionalismo mobilizou o poder armado de que necessitavam, para destruir as capacidades produtivas daqueles a quem se opunham, e para assegurar novos mercados, nova mão-de-obra e recursos produtivos, o que contribuiu para o desenvolvimento desigual dos capitalismos em âmbito nacional para os povos sob domínio europeu. (ROBINSON, 2019)

Nesse sentido, Eric Williams em *“Capitalismo e Escravidão”* descreve que o capitalismo foi o fornecedor de um estoque de capital, que durante a Revolução Industrial se desenvolveu muito através das produções do açúcar, tabaco e algodão nas grandes plantações e hordas de trabalhadores baratos (WILLIAMS, 2012). Por isso, a ligação entre escravidão e capitalismo não significa resíduos histórico ou formação pre-capitalismo, mas, uma forma de tecnologia colonial que se tornou mundial (WILLIAMS, 2012). Essa tecnologia representa a própria expansão do capitalismo racial através das navegações atlânticas, pois, foi preciso o desenvolvimento tecnológico para estudos sobre rotas marítimas, o tipo de madeira para construção dos navios negreiros, a produção das lonas dos veleiros, etc, para que essas navegações chegassem nas colônias com toda a mercadoria (GOMES, 2020).

Que segundo Quijano, 2000, foi dessa forma que iniciou a constituição da América dentro do capitalismo fortemente colonial, moderno e eurocêntrico como um novo padrão de poder mundial (QUIJANO, 2000). Sendo esse padrão de poder o eixo fundamental da classificação social da população mundial a partir da ideia de raça, que o autor critica por ser uma construção mental que serviu enquanto elemento para dominação colonial e que continua permeando as dimensões do poder mundial, incluindo a racionalidade específica, o eurocentrismo. (QUIJANO, 2000)

Nessa estrutura, as viagens mercantes e a colonização foram práticas para extensão do comércio ao sul e ao oeste da península europeia e a expansão das estruturas burocráticas do Estado, por isso elas se tornaram principal meio de transmissão da expansão do capitalismo (ROBINSON, 2018).

Sendo o oceano atlântico se tornou um espaço geopolítico econômico no sistema internacional, que facilitava tanto as viagens para os países colonizados, quanto o retorno destes para a Europa com os produtos exatos para produção de capital (GILROY, 2001, p. 22). Foi através deste espaço que os países europeus conseguiram expandir seu imperialismo como também tornou a escravidão de pessoas e a comercialização de produtos em um empreendimento colonial (ROBINSON, 2018).

Com essa expansão da colonização e da escravidão negra ocorreram muitas guerras pelo domínio desse comércio escravista e mercantilista, entre estas podemos destacar duas principais, a primeira foi a Guerra da sucessão espanhola e a Guerra dos Bôeres. (BOSENROEK, 2012; FRANÇA & HUE, 2014; GOMES, 2019; BHAMBRA, Et al. 2020). A Guerra da sucessão espanhola (1702-1714), desencadeou as maiores lutas contra piratas que saqueavam os navios negreiros e unificação com a entidade militar chamada de ‘Marinha de Guerra Francesa’¹ (atual *La Royale*)² para proteção das mercadorias, montando uma forte organização para continuação da estrutura escravista, fortalecendo a proteção no ‘Porto da América Portuguesa’³, que era a costa litorânea brasileira, controlada por Portugal, Espanha e França. Além da continuação do tráfico de escravizados liderado pela França, nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro, controlando ouro, pedras preciosas e escravizados capturados na África para São Paulo (FRANÇA & HUE, 2014).

Foi através da Marinha de Guerra Francesa que também possuía um sistema fortalecido para defesa de costas com os navios de guerra conhecidos como ‘couraçados costeiros’ estes foram utilizados na Primeira e Segunda guerras mundiais nas vias marítimas contra o bloqueio de navios escravistas feito pela Inglaterra (SARAIVA, 2017; SALGADO, 2018). Já a Guerra dos Bôeres (1899-1902), possui uma grande importância para a fundação da disciplina de Relações Internacionais, por contextualizar a formação África do Sul, por líderes colonos conservadores do racismo a partir de quatro proto-estados em guerra (BHAMBRA, Et al. 2020). Que com o passar do tempo acabou tornando-se modelo de como a instituição da guerra poderia ser domada, o que a torna essencial para a compreensão dos indivíduos, das ideias e das instituições envolvidas na

¹ Esse dispositivo nacional surgiu com a criação da base francesa de Leixões em 1997, para utilizar a força contra os concorrentes do comércio escravista da França e de Portugal, que nesse período tinham uma aliança econômica. Essa base foi solicitada a pedido urgente ao Governo Português para ficar permanentemente nesse porto, objetivando a utilização destes navios para a luta anti-submarina liderada pelo capitão do Porto de Leixões contra os britânicos. (SALGADO, 2018, p. 36).

² É o ramo naval das Forças Armadas Francesas com uma das mais tecnológicas frotas navais de combate de navios-patrolha com porta-aviões de propulsão nuclear, além de dez submarinos com lançadores de mísseis balísticos intercontinentais. (SARAIVA, 2017)

³ Era a costa litorânea do Rio de Janeiro, sendo um dos pontos mais importantes para o comércio colonial, principalmente a carga de escravos que saía de Lisboa, uma frota carregada de mercadorias que, após deixar a carga no porto da cidade e depois voltava para a Europa com quantidade do metal, extraído “das minas de São Paulo vendidos no Rio de Janeiro. (FRANÇA & HUE, 2014, p.75)

fundação da disciplina para academia. (BOSENBRÖEK, 2012; BHAMBRA, et al. 2020)

Esta guerra, na movimentação escravista pelo atlântico, envolveu o conflito entre o Reino Unido e as duas repúblicas bôeres (bôer eram os fazendeiros que ocupavam o Estado Livre de Orange e a República Sul-Africana), disputando principalmente pelos britânicos, que objetivavam expandir a colonização para da região sul do continente africano, para continuar a venda, exploração e exportação da mão de obra negra nas atividades mercantil e a exploração do ouro na região de Pretória (BOSENBRÖEK, 2012). Além da criação da ‘RAC britânica’⁴ em 1660 dominava a costa da África com serviços militarizados, passando a comandar também as ilhas de Cabo Verde e o litoral de Gana, que até então, depois, cruzou o Atlântico entrando em conflito com os holandeses, vencendo tornou a Ilha de Nova Amsterdã, com o mercado do turismo norte-americano com faturamento de fornecimento de cativos para as colônias inglesas no Caribe e na América do Norte.

Além da alta comercialização com navios abastecidos de mercadorias comercializadas no mercado triangular tendo por principal produto os escravos (GOMES, 2019). Essa movimentação do capital vindo desses juros desencadeou a criação das companhias estatais para fornecer escravos e estimular a produção de açúcar, algodão e outros cultivos no Nordeste brasileiro (GOMES, 2019). Sendo estas: A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, o que tornou o tráfico negreiro um investimento inteiramente privado, parafraseando Eric Williams (2012) “o capital gerado pelo comércio negreiro no Caribe teria sido suficiente para financiar a Revolução Industrial inglesa no final do século XVIII”. (WILLIAMS, 2012, p. 55; GOMES, 2019)

É necessário destacar que estas guerras não impossibilitou o comércio triangular marítimo, pelo contrário, elas aumentam o fluxo das mercadorias e a expansão do mesmo, que era mantido entre a Inglaterra com os produtos de exportação, a África com a mercadoria humana e a França forneciam os navios e manufaturados (WILLIAMS, 2012). Este sistema comercial formava um triângulo, no oceano atlântico, em que os produtos saíam da metrópole (centro urbanos) com uma carga de artigos das fazendas e matérias-primas coloniais, nos navios negreiros na costa da África (WILLIAMS, 2012). Esse empreendimento colonial tomou maior volume e rendeu muita riqueza com a descoberta das Américas, tendo amplitude entre regiões, raças e linhagens étnicas com a descoberta e a ocupação de um novo continente pelos europeus na virada do século XV para o

⁴ A Rec britânica foi uma empresa liderada pelos maiores empresários do ramo de tráfico de escravos, essa empresa era regida por um parlamento inglês que privatizou e dominou o sistema comercial escravista, registrando os traficantes enquanto empresa privada e cobrando a liberação da comercialização uma taxa de 10% dos seus resultados para a RAC. (GOMES, 2019).

século XVI. (WILLIAMS, 2012)

Um dos exemplos da operacionalização da simbiose entre raça, escravidão e o capitalismo racial foram os chamados zoológico humano, com a fachada ‘*Senhoras e Senhores, aproximem-se! Bem-vindos ao maior espetáculo da Terra!*’. Estes eram organizados pelos colonos após invadir territórios para exploração, capturavam os povos nativos (pessoas oriundas de povos africanos, asiáticos e indígenas), e exibiam-nos como conquistas, justificando tal ato como uma missão de levar civilização aos que não tinham. (KOUTSOUKOS, 2020)

Estas práticas de exposições desencadearam tanto o desenvolvimento do imperialismo, quanto a dominação do fluxo de capital entre os europeus que administravam e empregavam pessoas pela Europa para movimentar estes circos (KOUTSOUKOS, 2020). Além da circulação grande de capital das propagandas e da invenção da fotografia com a crescente viabilidade financeira, além da impressão em papel (na década de 1850), e das publicações de cartões de visita, cartazes e souvenirs para os visitantes. (KOUTSOUKOS, 2020)

Para além desse exemplo, temos a movimentação do capital, que vinham em grande parte dos juros cobrados pela empresa da Rec britânica, administrada pelos maiores traficantes de escravizados do parlamento inglês, que além de criar novas companhias estatais para fornecer escravos e estimular a produção de açúcar, algodão e outros cultivos no Nordeste brasileiro (GOMES, 2019). Sendo estas: A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, tornou o tráfico negreiro um investimento inteiramente privado, parafraseando Eric Williams (2012) “o capital gerado pelo comércio negreiro no Caribe teria sido suficiente para financiar a Revolução Industrial inglesa no final do século XVIII” (WILLIAMS, 2012, p. 55; GOMES, 2019).

Partindo desses pressupostos, a descoberta das Américas, além de servir para a expansão do capitalismo racial, introduziu novas práticas de execução hipotecária no século XVII para expropriar as terras mantidas por nações nativas (K-SUE, 2021). Sendo esse modelo uma inovação que possibilitou parâmetros e pressupostos do empreendimento colonial, o que nos direciona a entender a relação do capitalismo racial com a inovação financeira, especialmente quando se espalhou pelas colônias para se tornar prática cotidiana nas transações entre europeus nelas (K-SUE, 2021). Ou seja, a partir dessa expansão do capitalismo racial, a operacionalização da racialização com a exclusão serviram para a evolução dos elementos cruciais do mercado de terras que foi central para o crescimento econômico, além da sua expansão com a criação de tecnologias e a entrada do Nordeste baiano nesse comércio (K-SUE, 2021).

AS TECNOLOGIAS DO EMPREENDIMENTO COLONIAL E A POLÍTICA AÇUCAREIRA NO NORDESTE BAIANO

Os homens brancos voltaram outra vez ainda. Trouxeram-nos negros, cana-de-açúcar, facas, enxadas, amendoim e tabaco. Desde então e até os nossos dias, os brancos nada nos trouxeram senão guerras e misérias... (Charles Boxer, "O império marítimo português", 1969, p. 110, grifo nosso)

É bem verdade que muitos relatos sobre a escravidão negra não abordam sobre as mudanças estruturais que a Europa passou para expandir esse modelo econômico e continuar enriquecendo através dele, além disso, muitas narrativas não analisam esse sistema a partir da definição do capitalismo racial e por fim também não destacam como essa economia foi fundante para algumas regiões brasileiras, que destaco aqui o Nordeste baiano, tanto para a continuação desse autoenriquecimento europeu quanto para a formação do sistema internacional.

Consequentemente, a frase do início do autor Charles Boxer (1969), representa justamente uma crítica ao acontecimento chamado de descobertas das Américas, em que ele faz uma analogia com a chegada do homem branco que no primeiro momento chega como meros descobridores curiosos para olhar a terras e o povos que ali estavam, porém, da segunda vez ele já trazem o plano maligno de exploração e expropriação dos recursos naturais. (BOXER, 1969)

Partindo desse ponto, o capitalismo racial foi operacionalizado através da administração desses recursos naturais e da mão de obra dos negros capturados na África e dos indígenas da América, obrigou os colonos a criarem estratégias de segurança da carga que viajava de um país para outro, transporte com as melhores produções de navios negreiros para o não naufrágio das cargas, como mencionado anteriormente. Nesta segunda seção, será pautado sobre as construções das indústrias artesanais para produção e cultivo dos produtos e a comercialização desses produtos para os países da Europa, dando um destaque para o Nordeste e as principais regiões utilizadas, considerando tanto o tanto a industrialização quanto a comercialização, fatores que se enquadram no sentido de tecnologias da colonização que a tornaram em um modelo de empreendimento para os colonos que possuíam o domínio de grandes riquezas vindas desse empreendimento.

Sendo em ambas as tecnologias dependentes e desenvolvidas dentro do capitalismo racial, utilizados como uma nova prática de execução hipotecária no século XVII, composta através das práticas de expropriar as terras mantidas por nações nativas (K-SUE, 2021). E com essa forma de execução hipotecária na América, que, também, seguia a distinção racial entre os europeus e os não

européus, a economia passou a depender da venda de terras, do poder de barganha desigual de recursos naturais, através da exploração da mão de obra do negro e dele enquanto objeto de troca e de venda (K-SUE, 2021). Essa execução hipotecária funcionava da seguinte forma: primeiro, no sistema do capitalismo racial havia a exclusão racial que resultou na imposição de uma nova equivalência entre dinheiro e terras indígenas, que os colonos se apropriaram dessas terras para produzir mais valor monetário (K-SUE, 2021). E para limitar os indígenas a se expandir e produzirem seus próprios capitais, os colonos lançavam dívidas para limitar a soberania deles (K-SUE, 2021). Segundo, pelos colonos lucrarem tanto com a apropriação das terras e com as dívidas, as terras se tornaram objeto de grande valia para gerar crédito, a obtenção de terras para es mercadoria, produção e comércio foi o motor primário do mercado colonial. (K-SUE, 2021)

A execução hipotecária tornou-se mais comum à medida que os colonos buscavam mais crédito e usavam a execução hipotecária para obter segurança para essa busca (K-SUE, 2021). O que gerou mais lucros por meio de juros, e não deixou de gerar o uso contínuo da violência racial pelos colonos para expropriar “barato” as terras indígenas (K-SUE, 2021). Que garantiam mais crédito, por meio de um processo de desapropriação indígena que eles pareciam ter vistas como inesgotavelmente produtivas para o crescimento financeiro (K-SUE, 2021). Dentro dessa estrutura hipotecária, alguns produtos fez com que o mercado colonial desenvolve-se de forma abrupta, que foi através do comércio triangular pelas vias do atlântico negro em direção ao nordeste baiano.

Consequentemente, o desembarque de navios mercantis no Nordeste, a priori, se deu nas cidades de Pernambuco (estado de Alagoas), onde foram criadas as primeiras indústrias artesanais para a produção do açúcar, que após pronto era exportado para a Europa (GOMES, 2019). Em conjunto com essa mercadoria estava outras que eram mais comercializadas, como: cachaças, tabaco, couro, cavalos, farinha de mandioca, milho, carnes e peixes secos e salgados, além de ouro e diamante contrabandeados (GOMES, 2019). Transportados para Inglaterra, Golfo do Benim, Angola, Portugal, depois, voltavam com mais escravos para o Brasil, descarregando em Pernambuco e na Bahia para novas produções (GOMES, 2019).

Dessa forma, contabilizou-se 1.410 viagens de navios negreiros, tornando a maior riqueza do comércio colonial a mão de obra negra, ou seja, a riqueza da Europa estava concentrada em uma mercadoria viva e de raça negra e latina, que movimentou o maior comércio do Nordeste para o sistema internacional (WILLIAMS, 2012; GOMES, 2019). Ou seja, além dos negros, exerciam o papel de máquinas indústrias na produção de açúcar, algodão, tabaco, melão, anil, produzidos das grandes fazendas, estavam também sendo explorados no comercial das grandes indústrias na

Inglaterra, com fornecimento de novos mercados coloniais, na área da agricultura e do comércio pesqueiro (WILLIAMS, 2012; GOMES, 2019). Neste caso, as colônias eram obrigadas a enviar seus melhores produtos valiosos apenas para a Inglaterra, este demandante, era regido por Lei, um exemplo disso foi a criação das Leis de Navegação (WILLIAMS, 2012; GOMES, 2019). O que desencadeou o mercantilismo enquanto prática econômica diretamente ligada aos Estados Nacionais Modernos, a escravidão de negros e negras, continuou sustentando estes Estados que mediante uma política de rivalidade inflamada pela violência.

Sendo através da escravidão dos negros que a produção e comercialização do açúcar o maior produto de renda e desenvolvimento entre o Brasil e a Europa, que até depois da Independência, em 1822, ele representou 56% do total ao longo de trezentos anos, superando até a produção de ouro e diamantes, continuou a ser o produto mais importante na pauta das riquezas enviadas pela colônia à metrópole. Nesse sentido, as cidades com os maiores engenhos se tornaram colônias de exploração e povoamento, pois os colonizadores ocuparam e construíram centros urbanos comerciais para os grandes empresários do açúcar. (GOMES, 2019)

Foi o que aconteceu em Salvador, que mais tarde se tornou a capital da Bahia, e se expandiu para o Recôncavo Baiano, que triplicou, durante 65 anos, indo de 14 mil habitantes em 1585 para cerca de 40 mil em 1750, graça aos fluxos de colonizadores e escravizados indígenas e africanos (GOMES, 2019). Na obra intitulada *“Em Costas Negras”*, de Manolo Florentino (1997), o autor explica sobre o surgimento da cidade, que é atualmente chamada de Salvador, era um pequena região, considerada um complexo açucareiro, e fazia parte do ‘Campos dos Goytacazes’. (CLEVELAND, 1973; FLORENTINO, 1997)

Essa região não só vivia do comércio do açúcar, mas também das atividades dos próprios Goytacazes, como o abastecimento, pecuária, e do desembarque da população de negros escravizados (CLEVELAND, 1973; FLORENTINO, 1997). Esse pequeno complexo açucareiro foi denominado por ‘São Salvador’, nas entrevistas da prática antropofágica⁵ com as diversas lutas entre os Goytacazes contra os colonos, que depois do genocídio em massa destes povos houve-se a catequização dos remanescentes. (FLORENTINO, 1997; CAVALCANTI, 2021)

Salvador foi a região nordestina que teve uma grande centralidade para a continuação do empreendimento colonial, tendo o papel central no sistema internacional moderno, este papel se desenvolve tanto na forma horizontalmente quanto na verticalmente. Na forma horizontal,

⁵ Esse termo foi utilizado para exemplificar a ideia de antropofagia, que aqui, se veste do sentido de devoração do outro, e não o afastamento e a sombra da imposição desse outro, por isso ela pode ser considerada uma ferramenta de desestabilização de epistemologias hegemônicas. (CAVALCANTI, 2021)

justifica-se justamente pela expropriação dos recursos naturais com a exploração dos negros e indígenas para enriquecimento da Europa. Já a forma vertical foi que mediante Salvador a comercialização de escravizados negros se espalhou por outras partes do Brasil aumentando a cada ano, o que torna a escravidão dos seres vivos, do humano o investimento mais lucrativo para o sistema internacional. (WILLIAMS, 2012; GOMES, 2019; K-SUE, 2021)

Ou seja, horizontalmente, podemos ponderar a captura dos 1,6 milhão de cativos desembarcados em Salvador, que vinha da rota conhecida como ‘Costa dos Escravos’, de Benim, Nigéria e Angola para serem escravizados durante a grande expansão da cana-de-açúcar, considerado o primeiro produto de consumo de massa na economia moderna (GOMES, 2019). Essa rota, que ocorria pelo atlântico, deu continuidade e alavancou um autodesenvolvimento econômico no sistema internacional, pois, conseqüentemente, o preço e o volume do tráfico de escravos aumentaram à demanda por açúcar na Europa (GOMES, 2019), ou seja, na Europa já existia uma movimentação ampla do comércio de açúcar, porém não tão rico quanto ficou com a escravidão e a expansão deste. (ANDRADE, 2007)

Apesar da cana-de-açúcar chegou pelos colonizadores portugueses, no início do século XVI, na costa de Itamaracá e teve sua economia desenvolvida e expansiva através das capitânicas lideradas por colonos que as administravam com a chamada política de povoamento (QUINTAS, 2007). o que se pode considerar a “plantação” canvieira, a plantation dos ingleses como o primeiro empreendimento capitalista em atividade agrícola (CAVALCANTI, 2007, p. 138). O processo de produção do açúcar era realizado em engenhos construídos em matas nas várzeas dos rios, para a produção do próprio açúcar, no processo de “a moer canas, a alagar as várzeas, a enverdecer os canaviais, a transportar o açúcar”. (GOMES, 2019)

O açúcar traficado e produzido por negros escravizados era exportado para as nações dos genoveses, florentinos, alemães, holandeses, catalães, castelhanos e principalmente os portugueses. (BOXER, 1969; ALENCASTRO, 2000; GOMES, 2019). Cada nação exerceu uma atividade dentro dessa estrutura, por exemplo, os holandeses eram responsáveis pelo transporte da carga do açúcar para o centro da Europa e da mão de obra dos artesãos, que produziam a madeira dos navios negreiros. Já os italianos entravam com os itens manufaturados necessários para o funcionamento dos engenhos (engrenagens, polias e caldeiras). (BOXER, 1969; ALENCASTRO, 2000; GOMES, 2019). Com essa divisão comercial o desenvolvimento das exportações aguçou a entrada da Inglaterra que saqueavam os navios em alto-mar, essa quantidade de açúcar apreendida era vendido em Londres e Lisboa estimada em 100 mil libras, as sobras eram levadas para Salvador e vendido

mais barato. (BOXER, 1969; ALENCASTRO, 2000; GOMES, 2019)

Já a expansão das outras lavouras de cultivo intensivo em Salvador, como a do algodão e do tabaco, aumentaram a demanda no sul dos Estados Unidos com o tráfico de negros. (ELTIS & RICHARDSON, 2010; GOMES, 2019), além do uso de escravizados na mineração de ouro e diamantes (GOMES, 2019). Ou seja, aproximadamente oitenta e cinco por cento de todas as viagens de navios negreiros dos portugueses que invadiu o Brasil e se aglomerou em Salvador, eram responsáveis pelo tráfico de 5,8 milhões de seres humanos (ELTIS & RICHARDSON, 2010; GOMES, 2019). Em segundo lugar, os britânicos, controlando mais de 3,2 milhões de escravos da África, em terceiro a França e a Holanda, com mais de 1,4 milhão e meio milhão em quarto, os Estados Unidos dominando as viagens dos navios que transportavam mais de 300 mil escravos. (ELTIS & RICHARDSON, 2010; GOMES, 2019).

Ou seja, não se poderia pensar no tráfico internacional açúcar e dos outros elementos com a ausência do tráfico de negro, pensado no sistema internacional na totalidade mais os indígenas, quando especificamos o caso de Salvador (ELTIS & RICHARDSON, 2010; GOMES, 2019). O tráfico do tabaco, vinha, inicialmente, nos navios dos escravizados capturados em Angola com os produtos como os tecidos da Ásia e Europa, contas de vidro, cachaça, farinha de mandioca, tabaco, fubá de milho, peixe seco, queijos e peças de cerâmica. “No século XVIII, foram transportadas para o Golfo do Benim mais de 8 milhões de arrobas (cerca de 120 mil toneladas) de rolos de fumo da Bahia, totalizando um total de 1.410 viagens de navios negreiros, que trouxeram de volta para o Brasil 575 mil cativos” (GOMES, 2019, p. 164). Estes produtos eram vendidos nas costas das praias de Salvador, circulando moedas em toda Região do Nordeste Baiano até a África Central (BOXER, 1969; ELTIS & RICHARDSON, 2010; GOMES, 2019)

Outro fator importante que se inscreve no papel da cidade na forma vertical, para a expansão e desenvolvimento do empreendimento colonial foi a descoberta do ouro. (GOMES, 2021). A descoberta do ouro aconteceu em um momento no qual Portugal estava em ruína, já que o comércio do açúcar foi desestruturado graças a guerra contra os holandeses e espanhóis. (GOMES, 2020). Nas obras *“The Atlantic Slave Trade”* de Klein (1650) e a *“Escravidão”*, volume II, do autor Gomes (2021), são especificados os quantitativos sobre a movimentação migratória de colonos e que também não acontecia sem a movimentação de escravizados, pois:

Estima-se que, no século XVIII, cerca de 600 mil escravos se envolveram na mineração de ouro e diamantes de Minas Gerais, o que representaria 20% do total de cativos africanos trazidos para o Brasil nesse período, esse número cresceu de

forma exponencial nos anos seguintes, já que os mineradores compravam 2 mil escravos por ano, aumentando para 4 mil por volta de 1720, saltando para 6 mil escravos dez anos mais tarde, até atingir o pico de 7.360 anuais entre 1739 e 1741. Sendo que, em média, vinte novos cativos chegavam todos os dias às regiões auríferas e diamantinas. (KLEIN, 1650, p. 212; GOMES, 2021, p. 21, grifo nosso)

Ou seja, a extração do ouro e diamantes em Minas Gerais não só desencadeou a formação de um novo sistema econômico no Brasil, como também, aumentou muito o fluxo do comércio dos escravizados. Como consequência, a capitania de Minas Gerais se tornou a mais populosa do Brasil, com 394 mil habitantes, dos quais 174 mil eram escravos. (KLEIN, 1650; GOMES, 2021)

Essa estrutura com a descoberta do ouro abalou drasticamente o coração econômico e escravista, das lavouras e engenhos de açúcar do Nordeste, pois nesse período houve-se um grande deslocamento populacional, que ficou conhecida como a corrida do ouro, para essa cidade em busca do ouro e das pedras preciosas. (GOMES, 2021). O que desencadeou muitas mudanças da capital de Salvador, com essa busca pelo ouro as regiões de Minas Gerais a cidade foi rapidamente ocupação com altos números populacionais, entre essa população o número de negros escravizados passaria de 27.909 por volta de 1717 para 174.135 em 1786, sendo esta a maior concentração de pessoas cativas de todo o continente americano. (KLEIN, 1650; GOMES, 2021)

Estes, eram empregadas nas mais diversas atividades rurais e urbanas, como serviços domésticos, comércio, mineração, pecuária, agricultura, transporte de mercadorias, segurança dos comboios de ouro e pedras preciosas. (GOMES, 2021). Que foi o nascimento de uma escravidão urbana, que apesar de possuir serviços diferentes daquela prestados nas antigas lavouras de cana-de-açúcar, deu maior mobilidade aos escravos. (GOMES, 2021). Que consequentemente desenvolveu uma nova cultura brasileira, explicitada em hábitos culturais, culinários e religiosos de origem africana e indígena, misturada com as raízes europeia, fruto desse novo moderno de escravidão, foram as construções de dezenas de novas vilas e cidades no interior do Brasil. (GOMES, 2021).

Apesar de toda essa movimentação desencadeado pela comercialização do açúcar, ouro e do tabaco, enriquecendo a Europa dentro do sistema comercial gigantesco, nada disso seria possível se não houvesse a escravidão dos negros. Além da expansão do comércio de negros para outras cidades, ou o aumento deste, como foi o caso do Rio de Janeiro responsável por 17% (REIS, 1992; GOMES, 2021). O Rio de Janeiro foi o maior porto negreiro da história, de onde saíram ou chegaram navios responsáveis pelo transporte de 1,5 milhão de escravos entre meados do século XVI e 1852, com ligação a Salvador, que movimentou mais de 1,3 milhão. (REIS, 1992; GOMES,

2021, p. 88).

Estes geravam os maiores lucros para a cidade de Liverpool, na Inglaterra, Portugal e França, que voltavam no porto da África em Luanda (saíram 2,8 milhões de cativos), República do Benim, (com 1 milhão) e Benguela, (com 764 mil), para novas capturas de negros (REIS, 1992; GOMES, 2021). Estes seriam levados de Salvador e espalhados, por exemplo, no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, onde eram escravizados nas lavouras de açúcar, tabaco, café e nas minas de ouro e diamantes, além de executarem uma infinidade de ocupações domésticas. (REIS, 1992; GOMES, 2021)

Partindo destes pressupostos, podemos afirmar que o capitalismo racial foi um sistema que gerou lucros, deixando uma camada regida chamada de racismo que produz, no sistema mundial moderno, formas continuadas de políticas de violência, imperialismo e genocídio contra o negro. (ROBINSON, 2018). Ou seja, o moderno aqui não representa um avanço de mudança dos velhos hábitos, mas sim, uma tecnologia de morte operacionalizada pelo poder colonial em múltiplas formas, e que tanto o conhecimento quanto a experiência vivida dos sujeitos mais marcados pelo projeto de morte e desumanização modernos”. (MALDONADO-TORRES, 2008, p.66, tradução nossa).

Dessa forma, as tecnologias da modernidade são produzem necropolíticas, em que a política é lida enquanto trabalho de morte e a soberania é lida enquanto domínio do direito soberano de matar (*droit de glaive*) com a manutenção do biopoder, interpretado pelo autor como uma reprodução do estado de exceção e do estado de sítio, significando dizer que o racismo é relacionado com a política de morte (MBEMBE, 2018). E coloca as questões de raça como um fenômeno do passado, esta justificada na causalidade racializada dos brancos e a segunda se contrasta no esquecimento dos negros em relação à escravidão, podendo ser chamado de ‘mito da magnólia’, também chamado por Lélia Gonzalez do “*Verneinung*” que é a denegação racial, ou seja, o fenômeno do racismo é negado pelos próprios negros da modernidade. (SULLIVAN & TUANA, 2007; GONZALEZ, 2021)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As burguesias da Europa Ocidental estavam envolvidas em estruturas, instituições e organizações que controlavam o centro do comércio de longa distância na Europa, Mediterrâneo e da Scania para o Atlântico. Através das viagens mercantes e a colonização, práticas para extensão do comércio ao sul e ao oeste da península europeia e a expansão das estruturas burocráticas do Estado, por isso elas se tornaram principal meio de transmissão da expansão do capitalismo racial. Este se

insere na modernidade formulando uma matriz moderna, que foi o nacionalismo, operacionalizado pelos fatores políticos e morais e estritamente econômicos. O que desencadeou o sistema mercantil e agrícola reformulado no comércio marítimo triangular, foi um ponto de junção entre o comércio colonial com as metrópoles diretamente ligadas aos Estados nacionais modernos, regido por uma política de rivalidade inflamada pela violência. Nesse sistema, os escravizados e as escravizadas foram o maior objeto de grande valia, tanto para mão de obra nas indústrias artesanais, na produção do açúcar e do tabaco e para extração de ouro e diamante, quanto para vários outros serviços domésticos na Europa. Dessa forma, o papel de Salvador nesse sistema econômico foi de distribuição, desenvolvimento, expansão e sustentação da escravidão, com a exploração dos negros, negras e indígenas, extração da cana-de-açúcar, ouro, diamante e do tabaco, centro de comercialização nas costas marítimas, para aos países europeus quanto para outras regiões do Brasil.

Ou seja, esta estrutura comercial fomentada na cidade, desencadeou novas formas de escravidão, entre elas a urbana, que deixou uma estrutura rígida composta de hierarquização, desigualdades, exploração e subalternização na administração política, social e cultural na cidade de Salvador. Estes elementos se tornam em barreiras de separação racial enquadradas em níveis de classes, e que também estão presentes no corpo da política, deixados pelas antigas colônias, que mesmo sendo modernas, continuam com posições entre senhores e escravos. Isso torna um grande desafio pensar uma estrutura dos *Nomos*⁶ enquanto elemento de desestruturação, enfraquecimento e não eurocêntrico para pensar uma conjuntura política com perspectivas do futuro. Deixando evidente que além do desafio de superar os problemas sociais de ter sido ex-colônia, o outro é superar o racismo que é negado e velado na conjuntura social da cidade.

REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul no século XVI e XVII.** São Paulo: Companhia das Letras. pp.278-279. 2000

ANDRADE, O. (1928). *‘Manifesto Antropófago’*. In: ROCHA, J. C. de C.; RUFFINELLI, J. **Antropofagia hoje?** Realizações: São Paulo.

⁶ Para Walter Mignolo (2011) a teoria decolonial está nas necessidades do campo de análise da política Global a partir do *nomos* (Estado), dentro das perspectivas lineares do futuro. (MIGNOLO, 2011). A história do *nomos* foi retratada na segunda edição do autor Carl Schmitt (2003) cujo título foi *“The Nomos of the Earth in the International Law of the Jus Publicum Europaeum”*, utilizando a história direito internacional, o autor aponta denúncias epistêmicas sobre a posição da Europa após a Segunda Guerra Mundial e prevê o futuro, afirmando que o mundo será regido por um único *nomos*. (SCHMITT, 2003; MIGNOLO, 2011).

ANIEVAS, Alexander, MANCHANDA, Nivi, SHILLIAM, Robbie. *‘Confrontando a linha global de cores: uma introdução’*. In. ANIEVAS, Alexander, MANCHANDA, Nivi, SHILLIAM, Robbie. (Org.). **Race and racism in international relations: confronting the global colour line**. Routledge. Nova York: Third Avenue, 2015.

BARDER, Alexander D. **Global Race War: international politics and racial hierarchy**. New York, NY: Oxford University Press, 2021.

BHAMBRA, Gurinder K, BOUKA, Yolande, PERSAUD, Randolph, RUTAZIBWA, Olivia, THAKUR, Vinnet, BELL Duncan, SMITH, Karen HAASTRUP, Toni, ADEM, Seifudein. (2020). **Why Is Mainstream International Relations Blind to Racism?** Ignoring the central role of race and colonialism in world affairs precludes an accurate understanding of the modern state system. Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2020/07/03/why-is-mainstream-international-relations-ir-blind-to-racism-colonialism/>. Acesso em 14/mar/2023.

BOSSENBROEK, Martin. **De Boeren Oorlog**. Amsterdam: Athenaeum Polak & Van Gennep. 2012

BOXER, C.R. **O império colonial português (1415-1825)**. In. Inês Duarte (tradutora). São Paulo: Martins fontes, 1969.

CAVALCANTI, Flavia G. (2021). *“Pensando as relações internacionais a partir da periferia: antropofagia e perspectivismo ameríndio”*. In. TOLEDO, Aureo [Org.] **Perspectivas pós-coloniais e decoloniais em relações internacionais**. Salvador : EDUFBA. 288 p.

CAVALCANTI, Maria Lectícia Monteiro. *“Açúcar no Tacho”*. In. QUINTAS, Fátima [Org.] **A civilização do açúcar**. Recife: Sebrae, Fundação Gilberto Freyre. 2007, 192 p.

CLEVELAND, Donald. **Slavery and abolition in Campos**. Brazil. 1830-88. Cornell University, 1973.

DU BOIS, Web. **Worlds of Color**. *Negócios Estrangeiros*, 1925, vº 3, 44-423.

ELTIS, David, e RICHARDSON, David. **Atlas of the Transatlantic Slave Trade**. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. 307 p.

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. Uma história do tráfico de escravos entre África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho, HUE, Sheila. **Piratas no Brasil: as incríveis histórias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral**. São Paulo: Editora Globo, 2014.

GILROY, Paul. **O Atlântico Negro**. Modernidade e dupla consciência, São Paulo, Rio de Janeiro, 34/Universidade Cândido Mendes, Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano**. Ensaios, intervenções e diálogos. Organização: Flavia Rios e Márcia Lima. 2021

GOMES, Flávio dos Santos. (2019). *Planícies Goitacazes, séculos XVIII e XIX: da escravidão africana atlântica ao campesinato no imediato pós-abolição*. In. SYMANSKI, Luís Cláudio, GOMES, Flávio dos

Santos. (Org). **Arqueologias da escravidão e liberdade:** senzalas, cultura material e pós-emancipação na Fazenda do Colégio, Campos dos Goytacazes, séculos XVIII a XX. Curitiba: Brazil Publishing, 2019

GOMES, Laurentino. **Escravidão:** Da corrida do ouro em Minas Gerais até a chegada da corte de dom João ao Brasil. Volume 2. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2021.

GOMES, Laurentino. **Escravidão:** Do primeiro leilão de cativos em Portugal à morte de Zumbi dos Palmares. Volume 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019.

K-SUE, Park. **Race, Innovation, and Financial Growth:** The Example of Foreclosure. In Jenkins, Destin; Leroy, Justin (Eds.), *Histories of Racial Capitalism*. New York: Columbia University Press, 27-53. 2021

KLEIN, Herbert. S. **“The Atlantic Slave Trade to 1650”** in: Stuart Schwartz (org.). *Tropical Babels: Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450-1680*. Chapel Hill: University of North Caroline Press, 2004, pp. 201-236.

KOUTSOUKOS, Sandra S. M. **Zoológicos humanos:** gente em exibição na era do imperialismo. São Paulo: Editora Unicamp, 2020.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica.** 3. ed. São Paulo: n-1 edições, 2018. 80 p

MALDONADO-TORRES, Nelson. **Sobre la colonialidad del ser:** contribuciones al desarrollo de un concepto. El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global, p. 127-167, 2008.

MUNANGA, Kabengele. **Uma abordagem conceitual das noções de raça, racismo, identidade e etnia.** Programa de educação sobre o negro na sociedade brasileira. Tradução. Niterói: EDUFF, 2004.

MIGNOLO, D. Walter. **The darker side of western modernity:** global futures, decolonial options. Duke University Press: Durham & London, 2011.

QUIJANO, Aníbal. **"Colonialidad del Poder, Eurocentrismo y América Latina"** in Lander, Edgardo (Ed.) *La Colonialidad del Saber: Eurocentrismo y Ciencias Sociales. Perspectivas Latinoamericanas*. Buenos Aires: CLACSO, 201-246. (2000)

PERSAUD, Randolph B. *Violência colonial: raça e gênero nos engenhos da Guiana Inglesa*. In. ANIEVAS, Alexander, MANCHANDA, Nivi, SHILLIAM, Robbie. (Org.). **Race and racism in international relations:** confronting the global colour line. Routledge. Nova York: Third Avenue, 2015.

REIS, João José. **Recôncavo rebelde:** revoltas escravas nos engenhos baianos. Salvador: Afro-Ásia, n. 15, 1992. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/20837>. Acesso em: 4 jul. 2023.

ROBINSON, Cedric. J. **Capitalismo racial:** el carácter no objetivo del desarrollo capitalista. *Tabula Rasa*, (28), 23-56, 2018.

SCHMITT, Carl. **The nomos of the Earth in the international law of the jus publicum europaeum.** Nova York: Telos Press, 2003.

SALGADO, Augusto. 2018. **O Porto e a Grande Guerra no Mar** - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 n° 2. p. 38-56. Disponível em: [https://www.academia.edu/77425405/O Porto e a Grande Guerra no mar](https://www.academia.edu/77425405/O_Porto_e_a_Grande_Guerra_no_mar) .Acesso em 03/07/2023.

SARAIVA, Joaquim. 2017. **A base naval francesa de Leixões na primeira Guerra Mundial.** Disponível em: [https://ler.letras.up.pt/site/geral.aspx?id=3&tit=Lista%20de%20assuntos&tp=5&as=Base%20nava1.%20Leix%C3%B5es%20\(Portugal\)&ida=6667](https://ler.letras.up.pt/site/geral.aspx?id=3&tit=Lista%20de%20assuntos&tp=5&as=Base%20nava1.%20Leix%C3%B5es%20(Portugal)&ida=6667) . Acesso em 03/07/2023

SULLIVAN, Shannon, TUANA, Nancy. **Race and Epistemologies of Ignorance.** State University of New York Press, Albany, 2007.

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão:** tradução Denise Bottmann: 1. ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2012.

Todo o conjunto de dados de apoio aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

FINANCIAMENTO: Esta pesquisa não recebeu nenhuma subvenção específica de qualquer agência de financiamento dos setores público, privado ou sem fins lucrativos.

CONTRIBUIÇÃO DAS/DOS AUTORES/AS: **Erica Paula Vasconcelos:** Conceitualização, Metodologia, Redação - Revisão e Edição. Validação. **Virgínio Vicente Mendes:** Supervisão, Recursos, Investigação.

DECLARAÇÃO DE CONFLITO DE INTERESSE: As/os autoras/es declaram que não há conflito de interesses a mencionar (quando isso se aplicar).

Erica Paula Vasconcelos

Mestranda em Relações Internacionais, bolsista PROBIU (PPGRI-UNILA). Especialista em Relações Internacionais Contemporâneas (UNILA) e graduada em Relações Internacionais e no Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades (UNILAB). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1698626449272110>.

Virgínio Vicente Mendes

Doutorando em História (PPGHIS-UFPR). Possui Mestrado em Estudos Africanos, Povos Indígenas e Culturas Negras (UNEB), Licenciatura em História e graduado em Humanidades (UNILAB). Lattes: <https://lattes.cnpq.br/4032056005065978>

Este preprint foi submetido sob as seguintes condições:

- Os autores declaram que estão cientes que são os únicos responsáveis pelo conteúdo do preprint e que o depósito no SciELO Preprints não significa nenhum compromisso de parte do SciELO, exceto sua preservação e disseminação.
- Os autores declaram que os necessários Termos de Consentimento Livre e Esclarecido de participantes ou pacientes na pesquisa foram obtidos e estão descritos no manuscrito, quando aplicável.
- Os autores declaram que a elaboração do manuscrito seguiu as normas éticas de comunicação científica.
- Os autores declaram que os dados, aplicativos e outros conteúdos subjacentes ao manuscrito estão referenciados.
- O manuscrito depositado está no formato PDF.
- Os autores declaram que a pesquisa que deu origem ao manuscrito seguiu as boas práticas éticas e que as necessárias aprovações de comitês de ética de pesquisa, quando aplicável, estão descritas no manuscrito.
- Os autores declaram que uma vez que um manuscrito é postado no servidor SciELO Preprints, o mesmo só poderá ser retirado mediante pedido à Secretaria Editorial do SciELO Preprints, que afixará um aviso de retratação no seu lugar.
- Os autores concordam que o manuscrito aprovado será disponibilizado sob licença [Creative Commons CC-BY](#).
- O autor submissor declara que as contribuições de todos os autores e declaração de conflito de interesses estão incluídas de maneira explícita e em seções específicas do manuscrito.
- Os autores declaram que o manuscrito não foi depositado e/ou disponibilizado previamente em outro servidor de preprints ou publicado em um periódico.
- Caso o manuscrito esteja em processo de avaliação ou sendo preparado para publicação mas ainda não publicado por um periódico, os autores declaram que receberam autorização do periódico para realizar este depósito.
- O autor submissor declara que todos os autores do manuscrito concordam com a submissão ao SciELO Preprints.