

IDAS SEM VOLTA: O NAVIO NEGREIRO, SUA HISTÓRIA, SUA GENTE

Luzimara Silveira Braz Machado *

Tanta desgraça concentrada em tão pouco espaço é mais do que a imaginação humana foi capaz de conceber.

William Wiberforce

¹ Cf. M. REDIKER, *O Navio Negroiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 12.

Marcus Rediker, professor de História Marítima da Universidade de Pittsburg (USA) nos oportuniza com a leitura do seu livro, vivenciar uma realidade dolorosa, que ficou encoberta sob uma roupagem econômica por longos anos. Ao trazer para o século XXI, experiências vividas por ingleses e americanos no século XVIII, histórias de vida e de morte, histórias de idas sem volta no navio negreiro, promoveu uma saída do navio negreiro do anonimato, de uma era da desumanidade para a liberdade.

Saber que a história da escravidão deixou legados importantes parece a princípio contraditório porque, quando pensamos em legado, temos em mente a lado positivo dos fatos. A princípio não é bem assim. Pelo desvelar da história percebemos, sentimos que em meio às lutas, sofrimentos, barbáries também se constrói terrenos sólidos, diversificados, de grande contribuição para entender os aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais de um povo.

Através de uma personagem desconhecida, conforme a citação a seguir:

prostrada no fundo da canoa, o corpo exausto da viagem imerso em dez centímetros de água suja e coberto com uma esteira trançada, a mulher sentia [...] , se desvelou, um ato, que Dubois, erudito e ativista afro-americano, qualificou como o mais grandioso drama dos últimos mil anos da história da humanidade: a transferência de 10 milhões de seres humanos da beleza negra de seu continente natal para o recém-descoberto Eldorado do Ocidente. Eles desceram ao inferno.¹

² Idem, p. 21.

Uma trajetória de quase quatrocentos anos de tráfico de escravos indo da captura na África, navegando pela Passagem de Meio e terminando com a exploração na América, marcada por perdas humanas, como parte das negociações e inserções sangrentas em um sistema de *plantation* assassino, apesar de todas as formas de resistência possíveis.

A chamada *idade do ouro*, 1700 e 1808, período que mais transportou escravos, representou para *eles* tempo de escuridão e contradições. Tempo em que a tecnologia de um navio, para uns, causava espanto e admiração, e para outros, representava a morte. Tempo de desapropriação de terras e famílias em nome de um capital perverso e avassalador, mas também, tempo de esperança, quando abolicionistas e sociedade civil passaram a conhecer uma realidade antes camuflada.

Esse foi, como diria Rediker, um tempo marcado por quatro dramas tendo como cenário o convés de navios e como atores os capitães dos navios negreiros e sua tripulação, os escravos de diversas etnias e suas relações com os marujos, os abolicionistas de classe média e o público leitor da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos. Esses dramas retratavam a dureza, o dinamismo, o poderio, as barbáries com que os capitães exerciam sobre as pessoas. Salvo raras exceções, as violências de todo tipo, estupros de escravas e imposição de rações estragadas pelos marujos aos escravos, incumbidos de transformá-los em artigos para o mercado internacional de trabalho. A relação conflituosa e ao mesmo tempo de cooperação entre os próprios cativos e a divulgação da imagem do navio negreiro, em especial a do *Brooks*, para a sociedade civil da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos pelos abolicionistas, graças aos estudos de Thomas Clarkson, abolicionista que arriscou sua vida por uma causa nobre: a abolição.

Mesmo nesse compasso de acontecimentos *a multidão de negros de todo tipo agrilhoados* inventaram novas linguagens para troca de informações, novas práticas culturais, novos vínculos e o esboço de uma comunidade entre os que partilhavam o mesmo destino a bordo.

Da legalidade à clandestinidade, o *navio-fábrica, prisão móvel*, como era conhecido o navio negreiro, continuou, mesmo com as novas leis aprovadas pelo governo britânico (1807) e americana (1808) considerando ilegal a atividade do tráfico, exercendo uma economia intensa em seu interior, *produzindo* escravos, raças, gerando fugas e motins e um comércio cada vez mais lucrativo, que aos poucos foi se desfazendo ante o processo abolicionista que vinha se consolidando.

Para Rediker, esse processo teve seu início com as lutas dos escravos contra as condições de vida nos navios, ganhando adeptos como os ativistas metropolitanos, marinheiros insatisfeitos, *santos* da classe média e pecadores proletários, governantes e comerciantes africanos, trabalhadores na Inglaterra e na América formando um movimento de massa vitorioso, impulsionado por um capitalismo global.

Barry Unsworth considera esta história como uma *história humana* em que a carga humana era desembarcada na África ocidental enquanto os senhores ficavam em seus espaços reservados, esforçando-se sob seus gráficos, tabelas folhas de balanço, exercendo o que ele chamou de *violência de abstração*, em que ocupar-se de coisas abstratas era melhor do que visualizar coisas que eram ruins para os negócios, era contraproducente, acreditando estarem fazendo um esforço legítimo e obtendo lucro legítimo.

No primeiro momento do seu livro, ao finalizar sua apresentação, Rediker revela seus sentimentos ao expressar que *foi muito doloroso escrever este livro e, caso eu tenha feito alguma justiça ao tema, lê-lo também o será.*² Ao adentrarmos na leitura somos também envolvidos pelo terror, e gratos pelo legado deixado por tão grande obra.

Em *Vida, morte e terror no tráfico de escravos*, o autor relata em seu primeiro capítulo, o quanto o dinheiro estava acima de qualquer coisa, predominando o comércio lucrativo de mercadorias humanas que iam transformando o cenário dos navios em tragédias. A vida do capitão Tomba, da contramestra, do homem desconhecido, de Sara, o tafeiro Samuel

Robinson, o marinheiro e pirata Bartholomew Roberts (o Barba Negra), Nicholas Owen (o marujo e pequeno traficante de escravos), os capitães Willian Snelgrave, William Watkins, James Fraser e Robert Norris, os comerciantes Humphry Morice e Henry Laurens e *os ladrões vorazes* (os tubarões) revelam, episódios de barbáries, antropofagismo, suicídios, cultos, delírios, maus tratos, pirataria, estupro, benevolência, ameaças, tradições africanas de dança, música, frustrações e resistências que estavam presentes entre eles misturados aos desejos de insurreições, de fuga, de vida e de lucro para homens e tubarões.

Já no segundo capítulo, *A evolução do navio negreiro*, marcado pelo progresso da construção naval como uma das mais importantes tecnologias da época, possibilitou a integração entre diversas partes do mundo, bem como um marco para a ascensão do capitalismo, um sistema econômico e social novo, sem precedentes, que transformou vastas partes do mundo a partir do século XVI. Foi também, como afirma Radiker, *o palco para a representação do grande drama humano do tráfico de escravos*.

O navio, conhecido ainda, como feitoria (produzia escravos e força de trabalho), prisão móvel, *masmorra flutuante* representou uma peça fundamental nesse sistema; fazendo-se presente nos processos de exploração, colonização, comércio, e o estabelecimento de uma nova ordem econômica e também na organização econômica, *a plantation*, originada no Mediterrâneo medieval, estendendo-se pelas ilhas do Atlântico ocidental (Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde), chegando ao Brasil, Caribe e América do Norte durante o século XVII.

Com a expansão da produção canavieira (1650), entra em cena milhões de escravos africanos, sujeitos a mandos, péssimas condições de vida, representando *o produto mais característico do capitalismo, colonialismo e poder marítimo europeus*.³ Nesse mundo Atlântico de *cargas vivas*, encarcerava e transportava corpos de africanos que ajudariam a criar um Novo Mundo de trabalho, *plantations*, comércio, império e capitalismo, uma nova economia capitalista atlântica.

Em 1788-9, inicia-se o tempo da esperança, quando todos tiveram que retornar a chamado dos abolicionistas ao tomarem consciência de que o que se passava nesses navios era moralmente indefensável e que a violência do tráfico devia ser

³ Idem, p. 53.

conhecida em seus portos de origem, em Londres, Liverpool, Bristol (Inglaterra), Boston, Nova York e Filadélfia.

Os opositores do tráfico de escravos começaram uma intensa campanha para tornar o navio negreiro uma realidade conhecida entre o público leitor metropolitano, tornando públicas as embarcações que operavam fora dos limites da sociedade civil e a submetê-las a um novo controle político.

Ao relatar em seu capítulo *Caminhos africanos para a passagem do meio* com as rivalidades entre Golas e Ibaus e a derrota dos Golas, estes passaram para a condição de mercadoria, saindo de suas terras marcados por um sentimento de dor, melancolia como expressa o autor: *voltaram para trás, as lágrimas escorrendo dos olhos*, para as águas, esperados por grilhões de ferro, onde a esperança havia sido destruída, escreveu o capitão Hawkins.

Para estes africanos a escravidão teve início no interior da África, com a separação da família, da terra, da aldeia, saindo da guerra da subsistência para à economia global. Isso implicava em uma *trilha*, longa Passagem do Meio, que compreendia uma marcha por terra e por via fluvial em direção à costa e ao navio negreiro. Outra implicação se referia à experiência no próprio navio, em uma Passagem do Meio-oceânica, entre um ponto africano e um americano. Tanto a trilha quanto a experiência serviam de elo de ligação entre a expropriação, de um lado do Atlântico, e a exploração, de outro.

Rediker explica que esses fatores dependiam dos tipos de sociedade de origem tanto dos escravos quanto dos traficantes, determinando o modo de reação uma vez a bordo e a forma de controle exercido pelos capitães. A travessia pela Passagem do Meio implicava para muitos a impossibilidade do regresso e para poucos a volta como marujos.

A trajetória do *Tráfico de escravos*, em 1700, na África Ocidental e Centro-Ocidental foi marcada por uma gama de sociedades tributárias baseadas em rede de parentesco, sendo que as maiores constituíam grandes estados divididos em classes que controlavam vastos territórios, com comércio lucrativo e grandes exércitos.

A escravidão nesse contexto representava uma instituição antiga e aceita em todas as maiores sociedades da região, reservada a prisioneiros de guerra e criminosos. Do século VII ao XIX, milhões de escravos foram levadas para o norte, pelo tráfico transaariano organizado por comerciantes

árabes do norte da África e seus aliados mulçumanos, negociados em mercados comerciais bem desenvolvidos.

Na África Ocidental, uma das zonas linguísticas mais ricas do mundo, onde o tráfico era mais intenso, observava-se que **a posse de escravos e a diferenciação de classes desenvolviam-se** mais rapidamente, ocorrendo divisão do trabalho, ou seja, especializava-se nas tarefas de captura, manutenção e transporte de escravos. As provisões nas sociedades menores eram os produtos agrícolas e nos grupos maiores armas e pólvoras o que as tornava Estados fortes, centralizados e militaristas. Os comerciantes se tornaram poderosos enquanto classe, e o número de escravos capturados e a importância da escravidão como instituição nas sociedades africanas aumentariam com o tráfico no Atlântico.

No século XVIII, nações europeias tinham preferência para o tráfico, mas os comerciantes africanos não queriam o monopólio, mantendo o tráfico aberto e competitivo. Em função da região e do parceiro comercial o tráfico era realizado em dois tipos de arranjos: o *comércio via fortes* onde os capitães compravam escravos de outros europeus residentes em outra localidade e o *comércio via barcos* que ocorria nos navios negreiros controlados pelos comerciantes africanos.

Essas foram as principais regiões do tráfico de escravos, e o motivo que conduziu milhões de vidas humanas para o navio da morte foram guerras (domínio sobre povos vizinhos, causas geopolíticas, *pilhagens*, expedições piratas), processos judiciais (assassinato, roubo, adultério, feitiçaria, dívida), compra de escravos em mercados e feiras do interior.

A Senegâmbia, por sua estrutura geográfica, representou a região de maior tráfico de escravos e tinha a história mais antiga, onde residiam grupos de maioria mulçumana. No século IX inicia-se a difusão do Islamismo e tornando-se marcante no século XVIII, apesar das resistências. A conversão ao Islamismo crescia, motivada, pelo desejo de evitar a escravização. Nesta região encontraram-se forças islâmicas/saarianas e europeias / atlânticas e em processo de cooperação transformaram a região. Dessa região 400 mil escravos foram vendidos para navios negreiros e enviados para navios britânicos e americanos.

Serra Leoa e a Costa de Barlavento representava uma região que comercializava escravos, nozes-de-cola, cera de abelha, báfia, ouro, pimenta-malagueta e marfim. Região de

poucos estados de tamanho considerável, sobrevivendo da agricultura, caça e pesca, onde as mulheres tinham poderes especiais participando de sociedades secretas e havia a descentralização política, difusão do islamismo, teocracia mulçumana atacando os que praticavam religiões nativas e os vendia a traficantes.

Na Costa do Ouro negociava-se com europeus, cujo produto da negociação gerava ganância e maciças fortalezas, como a São Jorge da Mina, construída por portugueses, em 1482, para proteger o ouro dos rivais holandeses, franceses e ingleses. No século XVIII, a Costa de ouro produziu mais de um milhão de escravos, sendo que dois terços foram transportados por navios britânicos e americanos.

Baía de Benin primeiro reino a conseguir grandes carregamentos de armas de fogo procedentes da Europa, onde os povos de Benin não tiveram capacidade de organização para usá-las, e logo entraram em declínio, exportou quase 1,4 milhão de escravos no século XVIII, transportando apenas 15 por cento nos navios britânicos e americanos.

Baía de Biafra, região demasiadamente povoada, com grande crescimento populacional no século XVII, em parte, devido ao cultivo do inhame. Exportou mais de um milhão de pessoas, 86 por cento foram para navios britânicos e americanos, outros para Virgínia entre 1730 e 1770 e maioria para as Antilhas britânicas.

África centro ocidental, tinha o Congo e a Angola como principais regiões de escravização e diversidade de grupos culturais e dialetos, derivados dos bantos, sendo o mais importante na década de 1790. Região de colonização e influência portuguesa, que implicou a conversão em massa à fé cristã no reino do Congo. A expansão do império Lunda, no interior da Angola, foi o principal mecanismo de escravização. Organização política com grande leque de abrangência, modo de vida variava de acordo com a geografia e o clima. Foram exportados dessa região mais de 2,7 milhões de escravos, tornando-a a região mais importante do tráfico.

Observa-se que no processo da escravidão, a lei estava a seu serviço, ocorrendo desvirtuamento nos processos para obter mais escravos. A maioria dos escravos era *gente do interior* dotada de pouca inteligência, os *negros da costa* eram perspicazes com maior domínio do inglês e conhecimento sobre navios negreiros e sobre o tráfico. Os negros do litoral

eram escravizados em função dos processos judiciais e os do *interior* eram capturados em algum tipo de *guerra*.

A escravização produzia resistência imediata e espontânea, principalmente quando feita por meio de ataques repentinos e sequestro (fuga, recusa de alimento, insurreição coordenada) manifestando-se tanto nos navios negreiros quanto nas *plantations* do Novo Mundo.

A maioria dos escravos dedicava-se aos trabalhos agrícolas, criação de gado, caça. Das sociedades maiores vinham artesãos, escravos domésticos e trabalhadores assalariados. Poucos africanos em posição de mando de bom nível social eram escravizados e embarcados nos navios negreiros. As elites militares africanas costumavam executar os líderes guerreiros adversários depois das batalhas para desestimular a resistência aos novos governantes. Os sequestradores tinham preferência pelos *mais brutos e robustos*, jovens, excluindo os mais velhos e mais sábios, líderes naturais em muitas culturas africanas.

Em decorrência dessa forma de seleção, o processo de escravidão e embarque criou uma ruptura entre os africanos plebeus e os grupos dirigentes, comprometendo as práticas culturais e políticas da diáspora. Os condenados mais injustiçados e escravizados perdiam o respeito pelos dirigentes e suas instituições, e a ausência de uma classe dominante na diáspora levaria necessariamente os plebeus a fazerem as coisas ao seu modo, de forma mais livre e criativa, no navio negreiro e no Novo Mundo.

Para os escravos, o processo de expropriação na África abalava as instituições vitais da família, do parentesco e, em alguns casos, da nação e do Estado. Muitos vivenciaram o banimento de sua terra natal como um roubo. *Agrilhonados* e confinados nas entranhas de um navio negreiro, sem poder voltar para casa, os cativos agora não tinham escolha senão travar uma luta feroz e interminável, em muitas frentes, para sobreviver, para viver, inapelavelmente de maneira diferente. Agora restava um conformismo diante daquilo que eram e tinham, para o mundo das ambições, com possibilidades de identificação, associação e ação.

Um dos navios marcantes neste cenário e que representou sinônimo de aflições, crueldade, barbáries, condições desumanas e morte pavorosa foi o *Brooks*, construído em 1781, cujo nome referia-se ao seu primeiro dono que era comer-

ciante e traficante de escravos. Sua imagem desenhada e publicada pela primeira vez por W. Elford e pela seção de Plymouth da Sociedade de Promoção da Abolição do Tráfico de Escravos, em 1788, tornou-se o símbolo das crueldades do tráfico, para informar, agitar e mobilizar todos os lugares onde ocorria o tráfico, fator imprescindível para o movimento abolicionista.

Os antiabolicionistas (comerciantes, industriais e trabalhadores de Liverpool, Bristol, Londres, Manchester) diziam que o comércio de seres humanos podia ter seus aspectos negativos, mas o tráfico de escravos constituía uma sólida base para os interesses nacionais e imperiais da Grã-Bretanha. O tráfico era essencial para o comércio, para a indústria e para o emprego. Acabar com o tráfico era impensável, ainda mais pensando na possibilidade da França ficar com o tráfico.

Diziam ainda que, o fim do tráfico representaria a destruição de uma grande escola de marinheiros e acabaria com uma considerável fonte de lucro comercial, em contraposição à pesquisa realizada por Thomas Clarkson que dizia que não era uma escola, mas um túmulo de marinheiros.

Thomas Clarkson, de classe média, defrontou-se com lutas de classe que grassava nos navios e na região dos portos do tráfico de escravos, Aderiu à luta, ganhando com isso a confiança dos marinheiros e um conhecimento inestimável para o movimento abolicionista. Foi aos dissidentes que conheciam o tráfico por dentro e sobre ele tinham histórias horripilantes para contar. Com isso, foi possível construir um conceito concreto, humano e palpável sobre o tráfico.

Olaudah Equiano, nascido na terra dos ibos, descendentes de família que gozava de privilégios e bens, labutou como escravo nas Américas para conquistar sua liberdade trabalhando como marujo de alto-mar *foi a voz dos que não tinham voz*, envolvido no movimento para abolir a escravidão na Inglaterra, assim como o Thomas Trotter e o capitão Clement Noble. Foi o primeiro a escrever extensamente sobre o tráfico de escravos da perspectiva do escravizado.

Ao lermos esta obra ela nos remete ao tempo forte da barbárie que representou a chave para a compreensão do sentido oculto, não só do Brooks, mas também de outros navios. Clarkson dizia que o comércio de carne humana era uma coisa totalmente bárbara. Só a abolição poderia eliminar para sempre as fontes da barbárie no tráfico de escravos.

Bárbaros eram o Capitão, o comerciante e o traficante de escravos, criador do instrumento de tortura, o idealizador, o construtor do navio, o verdadeiro arquiteto da ordem social, o organizador do comércio e o beneficiário da barbárie.

A violência do comerciante era prática e conceitual, ambas fundamentais para o modo como o navio funcionava: uma máquina para produzir a mercadoria *escravo*, destinada ao mercado mundial de trabalho. A violência da escravidão e a violência conceitual caminhavam paralelamente. Quanto mais corpos eram capturados, escravizados, transportados, mais os mercadores iam aprendendo a calcular a demanda de mão de obra para controlar e regular o fluxo transnacional de força de trabalho nos navios negreiros, nas *plantations*, nos mercados e em todo sistema do capitalismo atlântico.

A violenta redução de seres humanos à mera propriedade acarretava não apenas a morte social, mas ainda a morte física, que também ocorria no navio negreiro. Mesmo que os capitães tentassem preservar a vida dos escravos para vendê-los nas Américas, e a dos marujos, para usar o seu trabalho e por uma questão de segurança, eles faziam cálculo da morte como parte do planejamento social de cada viagem. Escravos e marujos podiam morrer e isto representava apenas números no mundo dos negócios. Para eles eram *perdas* de carga e de mão de obra.

Instalava-se assim, o terror, e a morte representava um de seus aspectos e isso era o que fez definir os navios negreiros como um inferno, afirma Rediker. Para ele, um dos principais objetivos de seu livro é ampliar essa perspectiva.

Em meio a debates exaltados, revoluções com repercussões mundiais na França e no Haiti, rebelião interna e reação na Brã-Bretanha, na América do Norte e em toda região atlântica, o Brooks continuou a navegar traficando almas.

Depois de 23 anos, *o lendário* foi condenado, permanecendo como um emblema dos horrores do tráfico e auxiliando a desencadear uma luta contra a escravidão graças aqueles que tiveram olhos para enxergar.

Estivemos e estaremos diante de uma realidade cujos números do comércio humano foram avassaladores e lucrativos caracterizando o que já foi dito anteriormente por Dubois *o mais grandioso drama dos últimos mil anos de história humana [...]. Eles desceram ao inferno*. Não importava a cor, eram escravos. Eram massacrados por máscaras, cadeiras e cor-

das, chicote de nove tiras, esmaga-polegares, *speculum oris*, alfanjes, pistolas, canhões de rodízio, tubarões e o próprio navio negreiro. O navio negreiro era um elo de um florescente sistema atlântico de capital e trabalho. Ligava trabalhadores livres e não-livres, todos os elementos intermediários nas sociedades capitalistas e não capitalistas em várias partes do mundo.

O negro, ao contrário do branco era arrancado à força da sua terra e obrigado a conviver em novo ambiente integrado numa sociedade que não era a sua e onde se encontrava numa posição de subordinação econômica e social. A escravidão destruiu a convivência com a comunidade africana aldeã ou tribal, sua organização política, as formas da vida familiar, impedindo a subsistência das estruturas sociais nativas. Neste contexto, o branco ocupava o ápice, o mestiço livre ou o caboclo a camada intermediária e o negro o estrato mais baixo da sociedade, a escravidão.

Incorporavam-se nessas grandes famílias proprietárias de plantações ou de minas, células vivas da nova sociedade brasileira, sendo que essas famílias iriam substituir daí por diante o clã, a linhagem, a aldeia. Os testamentos, papéis de família, livros de conta de *fazendeiros* demonstravam que os escravos pertenciam a territórios distantes e civilizações bem diferentes. O fato de todas as etnias serem niveladas pela escravidão, constituía outra condição desfavorável à perpetuação das civilizações africanas. Portanto, os brancos se interessavam apenas pela força física dos negros sendo-lhes indiferente a salvação de suas almas. Assim, a Igreja não podia abandonar totalmente o escravo.

Nessa trama da escravidão–capitalismo, Rediker apontou a necessidade da reconciliação e da justiça para que o legado da escravidão seja superado pela humanidade. Para ele a África não representou um acidente de percurso, mas o alvo para ascensão do capitalismo global. A mercadoria era devidamente preparada quando afirma que o Navio Nегreiro não apenas tinha entregado milhões de pessoas à escravidão, mas as tinha preparado para isso. Era uma preparação literal, feita pela tripulação: arranjavam-se os corpos dos escravos para serem vendidos; cortavam a barba e os cabelos dos homens; tingiam de preto os cabelos grisalhos; untavam-lhes o tronco com azeite de dendê. A preparação também implicava a submissão à disciplina da escravidão.

Rediker adverte que mesmo com o término do comércio de escravos, muitos resquícios ainda permanecem em nosso meio, como é o caso do racismo. Há uma dívida da humanidade, uma reparação, uma atitude mais generosa e humanitária para com este povo, assim como ele observou no navio, o cuidado que os escravos tinham para com marinheiros doentes nos portos caribenhos. Este será o preço de uma reparação que só o tempo poderá nos dizer.