

REDIKER, Marcus. *O Navio Negroiro. Uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.. ISBN 978-85-359-1805-2. 446 p.

O pilar de um novo mundo no Atlântico: o navio negroiro

“O navio negroiro é um navio-fantasma que viaja nas fimbrias da consciência moderna”.

“O navio negroiro testemunhava os primórdios de uma cultura de resistência, as práticas de resistência e negociação”.

(Marcus Rediker)

Marcus Rediker, professor de História Marítima da Universidade de Pittsburg (USA), ao finalizar a apresentação do livro *O navio negroiro. Uma história humana*, tece um comentário pessoal e faz um prognóstico: “foi muito doloroso escrever este livro e, caso eu tenha feito alguma justiça ao tema, lê-lo também o será” (p. 21).

Prognóstico que se realiza na medida em que o leitor imperceptivelmente vai sendo envolvido pelo terror. Terror que o autor consegue tornar presente ao extrair das estatísticas de negócio as densas histórias humanas que elas esconderam por tanto tempo.

Rediker quer desvelar “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” (p. 12). Desde esse ponto de observação, acompanha o drama trágico e seus atores ao longo da idade do ouro do tráfico (1700-1808): o capitão do navio, a tripulação, os escravos de diversas etnias, os abolicionistas e o público leitor metropolitano (p. 14). Desse drama trágico, o autor privilegia algumas análises: a das relações entre o capitão e a sua tripulação, as dos marujos com os escravos, as relações conflitivas e de cooperação entre os cativos e os debates ocorridos na sociedade civil britânica e americana por ocasião dos embates a favor e contra a abolição.

Essas relações precisam ser narradas para quebrar o silêncio secular que as envolve, observação válida para o próprio navio negroiro, que permanece oculto nas névoas historiográficas. Rediker afirma categoricamente que “a viagem transformava a todos que a faziam. A prática da guerra, da prisão e da produção de força de trabalho e de raça, tudo isso se baseava na violência” (p. 18).

Nesta resenha, apresentaremos pontos marcantes do livro e finalizaremos recolhendo observações nascidas ao longo da leitura de *O navio negroiro*.

Abrindo as cortinas

Rediker abre as cortinas do trágico drama relatando histórias de pessoas cujas vidas foram plasmadas pelo tráfico de escravos: marujos, escravos, comerciantes, fazendeiros, líderes políticos, piratas e soldados. As audiências parlamentares ocorridas entre 1788 e 1791 colheram muitos depoimentos esclarecedores, reveladores da conduta e das idiossincrasias dos que participaram desse drama humano.

O leitor toma conhecimento do comportamento de capitães como Clement Noble, William Snelgrave, William Watkins, James Fraser, Rober Norris, dos comerciantes Humphry Morice e Henry Laurens e do pirata Bartholomeu Roberto, vulgo Barba Negra.

Rebeliões eram frequentes nos navios negreiros, seguidas de terríveis represões com sessões de torturas que espalhavam o terror a bordo – terror semelhante ao causado pelos tubarões que seguiam os navios pelo Atlântico.

O navio negreiro, peça fundamental no processo de escravização de milhões de africanos, surgiu no final do século XV. Associado à *“plantation”*, ajudou as nações da Europa, na expressão de Robin Blackburn, a *“descobrir um futuro industrial e global”* (p. 53). Pode ser descrito como uma feitoria, uma prisão móvel marítima, uma fábrica, um local de trabalho.

Os navios para o comércio africano, a princípio construídos nos portos de Londres, Liverpool e Bristol, passam a ser construídos nas regiões de *plantation* na Nova Inglaterra, em Rhode Island e Massachussets. Sua construção requeria conhecimento especializado e uma multidão de operários. Uma vez pronto, recebia a tripulação composta pelo capitão, primeiro e segundo pilotos, um médico, um armeiro, um tanoeiro, um cozinheiro e certa quantidade de marujos qualificados que variava conforme o tamanho do navio, assim como marujos comuns e “meninos aprendizes” criados para o mar. Os navios negreiros costumavam ser medianos e, à medida que o tráfico crescia e mudava, as naus acompanhavam essas mudanças.

Entrar em um navio negreiro era embarcar *“... num tipo de máquina muito singular, cuja capacidade de encarcerar e transportar corpos africanos [o navio] ajudou a criar um novo mundo atlântico de trabalho, plantations, comércio, império e capitalismo”* (p. 82).

Celeiro de corpos e almas

Com uma população estimada em 25 milhões, organizada em uma complexa gama de sociedades tributárias, a África de 1700 tinha uma larga convivência com a escravidão. Do século VII ao século XIX, o tráfico transaariano levou para o norte nove milhões de africanos. Os mercadores europeus não romperam com esse sistema.

Para o historiador Walter Rodney, na África Ocidental tem-se um fenômeno novo. Os capitães de navio, ao procurarem os grupos dirigentes para negociar, favoreceram a criação de Estados fortes graças à posse de armas de fogo, tais como Axante, Daomé, Oyó, Congo e as cidades-estado do Niger.

Uma vasta área de tráfico, que se estendia da Senegâmbia até Angola, viu o enriquecimento dos comerciantes africanos e a implantação de uma nova divisão de trabalho, com tarefas especializadas para atender ao intenso comércio negreiro, realizado via forte, barcos ou no convés dos navios.

Da Senegâmbia, parte da África com uma intensa presença islâmica e mais próxima da Europa, ao longo do século XVIII, aproximadamente 400 mil escravos embarcaram para realizar a Passagem do Meio. Número superado pelo tráfico da Serra da Leoa e da Costa do Barlavento, região das mais complexas da África Ocidental, com um mosaico de microestados que vendeu 460 mil escravos ao longo do século. Já a Costa do Ouro, com larga experiência no comércio de almas com os europeus realizado por axantes e fantes, no curso do século, produziu mais de um milhão de escravos, enquanto a baía do Benin, que fica entre os rios Volta e Benin e a região do sudoeste de Nigéria, quase 1,4 milhão. A baía da Biafra, com sua costa de manguezais, importante região para traficantes britânicos e americanos, enviou para a Passagem do Meio mais de um milhão de escravos de um dos grupos culturais da região, os ibos.

A região da África Centro Ocidental se estende da ilha Fernando Pó até Benguela e Cabo Negro, com duas principais regiões escravistas, Congo e Angola, historicamente colonizadas e catequizadas pelos portugueses. Região de uma extraordinária diversidade cultural, tendo como matriz a língua banto. *“Entre 1700 e 1807, os traficantes fizeram passar 1 milhão de almas por Loango, e um número cada vez maior, depois de 1750, passava por Cabinda e Molembo, portos do estuário do Congo. De lá foram exportados, só no século XVIII, mais de 2.7 milhões de escravos”* (p. 108).

Guerras, processos judiciais e compra em mercados e feiras do interior eram as fontes que alimentavam o tráfico nas seis principais regiões. A guerra nada mais era que pilhagem, sequestros, expedições piratas. Frequentemente, se iniciava com a chegada dos navios negreiros. A lei por toda a parte estava a serviço do tráfico.

A grande maioria dos escravizados era gente do interior, como Olaudah Equiano, roubado pelos aros, Asa-Asa, capturado pelo adines, e Ukawsaw Gronniosaw, neto do rei Zaara, que foi sequestrado.

O processo de expropriação punha por terra todas as estruturas sociais, mas abria novas possibilidades de identificação, associação e ação por parte dos escravizados. As cosmovisões dos diversos grupos se manifestavam na vida nos navios

negreiros, nas estratégias de resistência e de comunicação. A língua patrimônio comum também tinha um papel importantíssimo.

Novas comunidades se formavam a partir de frágeis laços construídos e tecidos a bordo do navio negreiro. *“Dessa maneira, africanos espoliados constituíam entre si associações informais de ajuda mútua, em alguns casos até mesmo ‘nações’ no convés inferior de um navio negreiro”* (p. 140).

“Masmorra flutuante”

Em 1780, o marujo James Field Stanfield escreveu sobre o tráfico de escravos com base na experiência vivida nos navios negreiros Eagle e True Blue. Seu texto reflete a visão do marujo comum, sem deixar de entender o ponto de vista africano. Retrata em detalhes a violência, o medo, o horror e o terror presentes no dia a dia do navio negreiro, um autêntico “ataúde flutuante”. *“O relato de James Field Stanfield a respeito do tráfico de escravos era, em muitos aspectos, mais detalhado, mais assustador e, numa palavra, mais dramático do que todos os outros que tinham sido publicados até aquela data, maio de 1788”* (p. 163).

Nesse estranho mundo de madeira, o poder do capitão era quase ilimitado, graças à posição estratégica ocupada por ele na economia capitalista. Ele recebia de um comerciante ou de um grupo de comerciantes o encargo de zelar pelo bom êxito da viagem. Cabia ao capitão equipar o navio, manter a disciplina e a ordem a bordo utilizando a força bruta, punindo de mil maneiras, e realizar todas as negociações de compra de escravos e venda de produtos europeus. A violência, a crueldade e o terror eram intrínsecos ao ofício e revelavam a face perversa do sistema.

Os capitães de navio, estando nas costas da África, costumavam reunir-se para jantares, conversar sobre negócios e súditos e para se proteger mutuamente. *“Em suma, os capitães mostravam camaradagem, uma comunidade de interesses, uma consciência de classe. Suas reuniões constituíam uma espécie de sociedade de ajuda mútua de homens brancos abastados”* (p. 220).

Alguns capitães, como Hugh Crow e John Newton, deixaram textos escritos relatando suas vivências. O caso de John Newton é singular, pois foi marinheiro, escravo, imediato e, finalmente, capitão de navio. Converteu-se ao cristianismo tornando-se um capitão cristão, mas só ao abandonar o tráfico, bem mais tarde, escreveu criticando o mesmo.

Na disputa pela força de trabalho dos marujos, o fim justificava os meios: comerciantes e capitães empregavam todos os meios, mais ilícitos, aliás, do que lícitos. Restava aos marujos defender sua relativa autonomia e necessidades. O que

o tráfico tinha a oferecer a esse grupo de pessoas heterogêneas vindo de todas as partes do mundo? Apenas dinheiro.

Os desafios de sobreviver nesse arriscado trabalho – vigiar escravos dia e noite –, os levava a criar parentescos fictícios e a reproduzirem mimeticamente a violência na vigilância renitente e sem tréguas sobre os escravos. A morte não só rondava os marujos como ceifava inúmeras vidas ainda nas costas da África, na Passagem do Meio e nos portos onde desembarcavam adoentados. Uma cena se repetia a cada chegada de um navio negreiro no porto de origem: amigos e familiares se reuniam para ouvir a “lista dos mortos”.

Entre as formas mais frequentes de resistência dos marujos estão os motins, ocasionados por maus tratos, péssimas condições de trabalho e pouca comida. Alguns motins levaram à morte do capitão. Em 1734, os marujos do Buxum decapitaram o capitão James Beard. Nas décadas de 1710 e 1720, era comum amotinados se tornarem piratas. Os graves incidentes de Liverpool, em 1775, foram ocasionados por cortes nos salários dos marujos. Eles lutavam por um melhor salário no trabalho do tráfico, tanto que só atacaram navios, capitães e comerciantes ligados ao tráfico.

Para um marujo num navio negreiro, a viagem sempre terminava de uma das quatro maneiras seguintes: com a morte; com um ato de resistência (deserção ou motim, que poderia ter vários desenlaces, da fuga ao enforcamento); em dispensa, legal ou ilegal, no porto de entrega da carga, depois da Passagem do Meio; ou em dispensa no porto de origem, após a viagem de volta (p. 258).

O navio negreiro gerava categorias e identidades raciais. Os marujos gozavam do “privilégio da pele branca”, mesmo sendo negros; privilégios que podia se desfazer ao longo da viagem. Eles ocupavam uma categoria intermediária entre o comerciante, o capitão e sua classe e os escravos, com sua força de trabalho e sua classe em constituição.

No fim da viagem, os marujos adoentados eram abandonados nos portos, tornando-se “moradores do cais”, “trompeiros de praia”, causando problemas para a população local. Outros, devido à estratégia dos capitães para se desfazerem dos excedentes, desertavam.

Medos e resistências

Os escravos sofriam com o medo dos brancos, com as algemas, grillhões, argolas, com a morte que se fazia presente a cada instante. O autor nos convida a *“imaginar o sentido que os africanos viam naquele cortejo de mortes catastróficas e*

no desdenhoso atirar de cadáveres por sobre a amurada, muitas vezes a tubarões que já os esperavam lá embaixo” (p. 282).

A comunicação, ao se estabelecer, gradualmente, no interior do navio negreiro através de gritos, cantos, danças, percussão, narração de histórias no convés, preservava e gestava uma crescente cultura de oposição a bordo. A resistência, uma autêntica língua universal, entendida por todos, contribuía para criar a identidade do grupo.

Outro dado contribuía intensamente para a construção da identidade do grupo: a greve de fome. *“O tráfico de escravos no Atlântico foi, em muitos aspectos, uma greve de fome de quatrocentos anos”* (p. 291). A greve de fome colocava em risco a alma do tráfico, o lucro. Entende-se, então, a violência exercida sobre os escravos que se recusavam a comer.

Uma das formas de resistir mais comum era atirar-se ao mar; as insurreições a bordo aconteciam mais raramente, não eram um processo natural e espontâneo. Resultavam de um esforço humano e exigiam uma cuidadosa e arriscada preparação. Certos grupos culturais eram mais propensos a se rebelarem, como os gambianos, os fantes e os ibíbios – estes até recebiam alojamentos especiais, tal era o receio de que se rebelassem.

A repercussão das rebeliões, mesmo com o fracasso da maioria delas, era grande, pois causava perdas, aumentava os custos, desestimulava os investidores, mas, principalmente, permanecia na memória dos escravos. As rebeliões foram muito lembradas nas audiências sobre o tráfico de escravos na Câmara dos Comuns (1788-1792).

Uma crença espiritual explica o fato de os africanos não temerem a morte. A maioria dos escravos *“acreditava que, ao morrer, voltava para sua terra natal”* (p. 307). Daí a mutilação dos corpos praticada por alguns capitães de navio, que impediria o regresso ao *“paraíso africano”*.

A violência da escravidão destruía também as “estruturas de parentesco” que, pacientemente, eram reconstruídas através de um “parentesco fictício”. Verdadeiras comunidades se formavam a bordo, o caráter gregário das culturas africanas e o meio de escravidão, *“a grande pilhagem”*, contribuía para o surgimento desses laços de fraternidade. Para o autor, *“numa dialética de poder estonteante, a comunidade de sofrimento mortal a bordo do navio negreiro dava origem a culturas afro-americanas e pan-africanas desafiadoras e resilientes, que primavam pela afirmação da vida”* (p. 313).

Brook

No final da década de 1780, a estratégia abolicionista buscava tornar visível, palpável, o navio negreiro para o público. Um pequeno volante elaborado

por William Efford e pela comissão de Plymouth, com base na lista de medições do capitão Parrey, representava em detalhes o convés inferior do navio Brooks, construído em 1778 e que já realizara dez viagens à África.

Ao ser reeditado em Filadélfia e Nova York por Mathew Carey, em 1789 e em Londres, passará por modificações, seja na apresentação das imagens, seja no texto. *“O texto de Londres, como os reproduzidos na Filadélfia e em Nova York, excluiu o parágrafo sobre a proteção da ‘propriedade privada’, mas mantinha frase final em que estimulava aqueles que viam o volante a mobilizar-se para abolir o mal do tráfico de escravos”* (p. 317).

Em 1787, os abolicionistas e a Comissão de Abolição se viam diante de um impasse: *“não podiam avançar sem provas”*. Thomas Clarkson, abolicionista, historiador formado em Oxford, viaja para Bristol e Liverpool, numa viagem quase impossível, para colher provas do que se passava no interior do convés.

É junto dos marujos que recolhe provas tais que tornam o tráfico de escravos uma realidade concreta para as pessoas. Rediker constata a ironia presente na simpatia dos abolicionistas pelos marujos, pois *“eram responsáveis por muitos horrores do tráfico”* (p. 331). Na verdade, os abolicionistas, mesmo reconhecendo a condição africana, não deram voz aos escravos. Entende-se, então, a importância da biografia de Olaudah Equiano nesse contexto.

No centro dos acirrados debates ocorridos entre 1788 e 1792, o navio negreiro ocupou um lugar de destaque. Em 1790, no debate diante da Comissão Parlamentar entre dois tripulantes do Brooks, Dr. Thomas Trotter e o capitão Clement Noble, a tensão atingiu o seu clímax. *“A imagem do Brook, não era uma simples crítica do tráfico de escravos mas uma crítica do tráfico de escravos regulamentado e pretensamente mais humano”* (p. 342).

O conceito chave para se entender o enigma do Brook é o de “barbárie”. Bárbaro era o capitão do navio, bárbaro o seu patrão, o comerciante e bárbaro o novo e moderno sistema econômico com sua lógica brutal, fria e racional.

Prelúdio

Rediker, na conclusão, reafirma: “um dos principais objetivos deste livro é ampliar a perspectiva, analisando a morte como um aspecto do terror, insistindo que este último, como drama profundamente humano que se desenrolava em todos os navios negreiros, era a característica que os definia como um inferno” (p. 359).

Utilizando reiteradamente a estratégia de cruzar uma infinidade de dados com relatos de fatos, vezes as mais diversas e números, leva o leitor a partilhar com tremor e terror do dia a dia de um navio negreiro. Navio negreiro que não só transportou milhões de pessoas – até a abolição na Grã-Bretanha e nos Estados

Unidos, nove milhões de pessoas tinham sido transportadas – como as preparou para viver na escravidão, na submissão e, sem querer, na resistência.

Rediker tem o cuidado de não isolar o navio negreiro das teias que o ligavam ao sistema mundo de capital e trabalho que nascia. “Os dramas de que tomavam parte capitães, marujos e escravos africanos a bordo do navio negreiro inseriam-se num drama mais amplo, o surgimento e o desenvolvimento do capitalismo em todo o mundo” (p. 357). Por sinal, esse sistema atlântico era a razão de ser do navio negreiro.

O leitor tem a oportunidade, dolorosa, é verdade, de refazer, neste início do século XXI, a experiência vivida por ingleses e americanos no século XVIII, de tirar o navio negreiro do anonimato, da sombra abstrata que o envolvia e dar-lhe concretude, que ainda incomoda a consciência da humanidade.

Rediker, ao afirmar de modo lapidar que “não pode haver reconciliação sem que se faça justiça” (p. 358), toca no ponto nevrálgico do problema: sem solucionar certas questões concretas, o legado da escravidão não será superado pela humanidade, em especial, pelo Ocidente. Deve-se a África e aos afrodescendentes uma reparação, questão antiga, mas sempre postergada.

Reparação que deve ser pautada não por uma “lógica indenizatória”, mas, penso eu, por uma “lógica civilizacional”, capaz de aperfeiçoar os processos democráticos dos países africanos e não africanos, com a superação gradual das desigualdades raciais, ainda tão presentes na modernidade.

O próprio Rediker aponta para possibilidade de se realizar tal caminho, ao relembrar um dado histórico, impensável para muitos: marujos abandonados, doentes e famélicos eram acolhidos por negros e negras nos portos. “As pessoas que os acolhiam com certeza sabiam exatamente quem eram eles... A solidariedade não se limitava a oferecer comida, abrigo e cuidar da saúde. Ela se prolongava mesmo depois da morte. Quando os marujos morriam – na mais extrema miséria, de fome ou de doença – eram ‘enterrados, compassivamente, por aquelas pessoas’” (p. 356).

Reparação que só será efetivada com a constituição de uma ampla aliança das forças vivas da sociedade, aliança capitaneada por africanos e afrodescendentes dispersos pelo mundo.

*Ênio José da Costa Brito**

Recebido:02/04/2012

Aprovado:12/04/2012

* Professor do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências da Religião da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, <brbrito@uol.com.br>.