

O Navio Negreiro – uma história humana

José Altran

Mestrando do programa de pós-graduação em Ciências da Religião na PUC-SP

Mais que tomar inúmeras citações e afirmativas específicas do livro, procurei flagrar suas formas gerais, a natureza da tese do autor. A forma que julguei mais pertinente para esquematizar essa releitura foi englobar a essência de seu pensamento em três pontos. Primeiro, o impacto psicológico da transição entre a condição de livre e escravo e o choque no contato com o branco, tão intensa e vivamente registrados nos inúmeros e marcantes relatos no decorrer do livro. Como segundo ponto coloco o organismo chamado “navio negreiro”, principal cenário frequentado por Marcus Rediker, sua dinâmica e personagens. O terceiro ponto se presta a falar de escravidão sob o ponto de vista do europeu e os artifícios usados para legitimar ou condenar a prática em sua consciência. Finalizando, procuro aproximar um pouco mais o conteúdo do livro com outras leituras, buscando nessa “*história humana*” - ou, nas palavras de W.E.B. DuBois, “*o mais grandioso drama dos últimos mil anos da história da humanidade*” - traços onde se manifestam características fundamentais do povo africano e sua incrível capacidade de adaptação e resistência.

Tormenta, prelúdio de tormenta

Desde cedo, nas primeiras aulas de Estudos Sociais no ensino fundamental ou nos primeiros momentos que tomamos consciência do que significa a expressão “mão-de-obra”, já se afigura na mente um amálgama visual para representar o escravo africano. Sabemos que, em semelhança aos negros traficados à América do Norte - onde o livro em que nos embasamos para essa atividade encontra seu objeto - esses homens aqui sofreram, construíram nos músculos o país e, com muito tempo e custo, conquistaram a liberdade, ou ao menos alguma liberdade. Sabemos, naturalmente, que foram vítimas do sistema colonial, do mercantilismo, do capitalismo, e sobretudo da avareza regada por um quê de personalismo europeu. E aos poucos, numa análise mais aprofundada, aprendemos que, frente à destruição identitária e à opressão sofridas na condição de mão-de-obra escrava, o negro teve – e conseguiu com considerável proeza – de se adaptar às circunstâncias e à cultura do branco e fazer sobreviver junto consigo um pouco de sua própria cultura na nova terra enquanto fez, ao mesmo tempo, graças à sua

natureza tão particular, com que a nova terra a carregasse também como gérmen cultural.

Quando pensamos em tráfico de escravos, portanto, imediatamente pensamos em seres humanos sofrendo nas *plantations* e só contando com a esperança dos séculos para conquistarem algum tipo de direito. Pensamos em grandes campos de cultivo, em amas serventes das casas-grandes, em senzalas, em quilombos, e fazemos isso com o máximo de pesar e complascência que podemos deixar brotar sinceros por sobre a mentalidade eurocêntrica introjetada no branco desde o descobrimento do Brasil até os tempos de hoje, em maior ou menor grau. Isso porém, esconde um outro tipo de desrespeito que nós mesmos, “íntimamente abolicionistas”, acabamos interiorizando: implícita nessa visão está a idéia de que a individualidade daquele ser humano nasce com o nascimento da marca quente do proprietário em sua carne. O lar daquele homem se foi, de fato ficou além do infundável “mar grande”, e pra nunca mais voltar. Porém, tê-lo extirpado de seu horizonte visual não extirpa seu passado, não extirpa todas as marcas que tempos atrás, léguas atrás, naquele homem as memórias e a cultura gravaram. É necessário olhar para elas, pois antes de ceifador de canavial, aquele ser humano que desembarca do navio foi um africano livre.

Na contramão deste avatar do indivíduo que é visto escravo antes de indivíduo, o autor Marcus Rediker, em seu livro “O Navio Negreiro”, procura lançar a luneta: a transição de livre para possuído. De África para América, o Caminho do Meio, e o prelúdio disso tudo. A escravidão negra não começou com um senhor-de-engenho. Começou com um sequestro. Ou com uma guerra. Ou com uma dívida. Ou, quem sabe, por conta de um desentendimento numa caça. *“Os guerreiros golás nunca poderiam imaginar que uma disputa por causa de direitos de caça acabaria por fazê-los ir parar a mais de 8 mil quilômetros de distância, em Charleston, Carolina do Sul.”* (p. 85). Não é pra oeste do Atlântico que a história desses homens começa, e sim lá atrás, muitas vezes quilômetros adentro do continente, além da própria costa africana. Pouco se fala do tráfico negreiro a partir daí, e no navio em si, e é essa falta que a obra se presta a compensar. Isso porque é nessa transição, e talvez até com maior intensidade que nas demais, onde se dá o choque. Um escravo não chega liberto num latifúndio e lá se mancomuna com grilhões. A violência nasce antes, bem antes, e bem longe dessa nova (e provavelmente última) morada.

É na própria África, sequer no oceano, onde nasce a violência psicológica, e por vezes muito antes do primeiro vislumbre de um homem europeu. Ao avistar o navio na costa, e ainda quando ermo no Atlântico, mal pode o escravizado distinguir aquilo de dominação pelas armas de condenações de demônios. A “casa alada”, a pele branca e expressão horrível dos marujos, aqueles elementos desconhecidos que pareciam mágica, até mesmo o medo de que o captivo seja devorado por aqueles seres evidentemente demoníacos demonstram o peso imaginário que esse choque cultural apresentou. Aqui, junto e mais que a opressão de uma nação militarmente melhor desenvolvida, se encontra o sobrenatural, ou ao menos o que, de toda forma, ao nativo assim parece. Essa surpresa desmanteladora frente ao novo, o novo hostil, transplanta imediatamente a

consciência do membro da tribo a um outro estágio permeado por impotência e desespero, onde re-significações são feitas de pronto tomando como base sua própria cultura e experiência no continente.

É importante, antes de mais nada, enquanto na despreensão de julgamentos morais, atribuímos a culpa dessa barbárie não só ao homem branco explorador que usa sua etnia e religião como uma espécie de “destino manifesto” para legitimar tamanha destruição social, mas também a outros africanos. Os escravos que cruzaram o Atlântico para impulsionar a economia agrícola das grandes nações ocidentais da época não foram necessariamente capturados pelo invasor, embora transportados através dos mares por ele. Muitos eram aprisionados em sua terra por outros negros, e aos brancos, vendidos. A maior parte dos negros escravizados ia culminar inserida no sistema de produção transcontinental após terem sido aprisionados e submetidos à condição de escravos por conta de guerras ou de punições judiciais entre as próprias tribos das redondezas, que aproveitavam a “aquisição” para conquistar também algum lucro com os europeus. Muitos, inclusive, como os aros que capturaram um dos personagens mais marcantes do livro, Olaudah Equiano, pareciam se valer bastante dessa prática. Não podemos desconsiderar, portanto, esse importante papel dos próprios africanos. Seria grande equívoco dizer que a escravidão é província européia. Não só ela esteve presente na história de civilizações ao redor do mundo desde o princípio dos povos, como era prática comum em grupos africanos em uma série de circunstâncias, especialmente em guerras, como às vezes em algo que parecia até mesmo um mercado. Suas características, fins e justificativas evidentemente mudam de acordo com a origem do opressor, mas a liberdade que o forte se dá em tolher a liberdade do outro, nem que para isso seja necessário distorcer seus valores morais ou religiosos, não é branca, e sim humana.

De qualquer forma, o que nos importa aqui, e importou a Marcus Rediker, não é um julgamento moral, mas o impacto da dita transição. Não podemos desconsiderar ou minimizar o peso e as transformações que toda a jornada até as *plantations* causaram no escravo e, sem dúvida, reverberaram ao longo da história do período colonial. As próprias táticas de sobrevivência que se obrigaram a desenvolver em alto mar dizem muito sobre a natureza porosa de sua cultura, como explicam a resultante com a qual ancoraram em portos americanos. O livro insiste que, quem eram os escravos, de onde vinham e como foram parar no navio negreiro, eram fatores que determinavam não apenas o modo como reagiriam uma vez a bordo, mas também a forma como os capitães os manteria sob controle. As diferenças de idioma e rivalidades entre as distintas etnias tinham caráter distanciador interessante aos capitães, o que inibiria sua união revoltosa contra seus captores. Ao mesmo tempo, porém, talvez pela porosidade da cultura africana ou mesmo pela necessidade imposta pela dura situação, uma “linguagem” comum acabava por ser desenvolvida.

O escravo que aportou aqui no Brasil, portanto, carrega consigo os traços de sua história, sendo um deles sua religião, que tão bem transcreve como a identidade frente à dor persevera. A captura e o transporte não foram práticas neutras para sua condição,

como se o negro fosse transformado apenas na labuta da lavoura. A morte muitas vezes se apresenta como grande amiga e fiel salvadora ao longo da jornada oceano adentro, o que demonstra uma quebra de expectativa de retorno ao lar, que, como veremos com os séculos, acabará por caminhar rumo a uma resignação que sucede ao fracasso de todas as tentativas de insurreição no próprio navio. Muitos chegam ao outro continente assim, não totalmente, mas em parte, derrotados pela sua condição. A adaptação se fez necessária para a sobrevivência no trajeto, e esta capacidade será usada também frente à opressão de seus compradores.

Caronte

“Uma barba inculta e branca pela idade caracteriza Caronte. Das suas pupilas jorra o fogo; e sobre os ombros um nó grosseiro prende e sustenta uma veste suja. Ele próprio impele com o remo o fúnebre barco no qual transporta os corpos. Já é velho, mas a sua velhice verde e vigorosa é a de um deus. A essas margens é que se precipita a multidão das sombras: as mães, os esposos, os heróis generosos, as virgens mortas antes do himeneu, e os jovens postos na fogueira perante os olhos dos pais. De pé, cada sombra quer ser a primeira em passar, e estende as mãos para a outra margem, objeto dos seus desejos. Mas o sombrio barqueiro nem a todas recebe no barco e repele para longe as que exclui. "As que são admitidas ao barco foram inumadas, pois não é permitido transportá-las para além dessas medonhas margens, e das tenebrosas torrentes, antes que um túmulo lhes tenha recebido os ossos. Privadas dessa derradeira honra, as sombras erram e esvoaçam durante cem anos, sobre tais margens." (Virgílio).

Se estivesse familiarizado com mitologia grega, o escravo reconheceria a barca e o barqueiro tão logo se deparasse com o navio e o capitão. Estava ele prestes a uma tenebrosa viagem através de um cenário tenebroso por sobre as águas do inferno, como também se referiu DuBois. Mas enquanto parece, porém, para fazer jus ao mito, que o grande Atlântico é outro rio, quando cruzado, o negro se afasta do trajeto ao paraíso, e não é mais o abastado que enfim é aceito no convés, mas justamente aquele que não tem moeda a calar nem mais um punhado de terra onde se velar. O navio ao escravo trazia justamente essa imagem de horror, do veículo horrendo que não se podia evitar - conduzido por figuras sujas, mas de pulso muito firme, enquanto, pelo contrário, a viagem não parecia carona, mas sim os cem anos sofridos à margem de uma infundável correnteza por onde se deve sobreviver a nado.

O navio negreiro, objeto central e próprio título do livro referido, era um organismo que se dividia em quatro componentes humanos. O primeiro, os escravos, sempre somando números bem maiores que a tripulação, agrilhoados, sujeitos a inúmeras doenças e violências, e com a idéia de insurreição ou suicídio sempre presentes para reagir frente a aquela situação. O segundo componente era representado

pelos marujos: homens livres, mas que de livres pouco tinham quando sobre aquela casa de madeira, sobre a infindável casa de água. O terceiro componente se afigurava no capitão, regente presente daquele mundo à parte, inóspito e sem leis, senão as por ele próprio criadas através da liderança ou da violência. A burguesia européia, em especial a inglesa, não se mostrava fisicamente presente no navio, mas suas escolhas estavam presentes em cada tábua da embarcação e no destino de cada pessoa a bordo, tanto as que partiam dos grandes comerciantes como as que partiam dos intelectuais abolicionistas.

Ainda presentes na passagem do meio estavam os piratas, sempre oferecendo ameaças que poderiam pôr abaixo (ou ao fundo) toda a dura empresa conduzida até então, e por esse motivo os navios negreiros eram sempre equipados de canhões. Outras figuras presentes nos relatos do livro são indivíduos tomando “carona” na embarcação, seja por mero transporte, seja por aprendizado, seja para alguma função específica. E se nos permitirmos atribuir função de personagem a não-humanos, poderíamos acrescentar aí o papel das epidemias, das intempéries naturais e dos grandes acompanhantes da nave, “ladrões vorazes”, os tubarões. Esses últimos sem dúvida eram terror presente não só na rotina do navio, como certamente no imaginário que da viagem se construiu, em especial nos pavores do escravo, sujeito a ter como destino suas mandíbulas caso morresse a bordo, caso tentasse uma fuga desesperada pelo mar, ou caso essa tortura apetecesse o capricho ou a autoridade do capitão.

Muito se pode dizer sobre este barco de Caronte, mas o mais importante é apontar sua hierarquia e flagrar sua constante instabilidade. Toda viagem com o fim de se cruzar oceano trazendo escravos negros era extremamente perigosa. No livro se insiste, em vários momentos, que o tráfico negreiro é um investimento muito potencialmente lucrativo, mas ao mesmo tempo, deveras arriscado. Tudo poderia acontecer. Não era simplesmente um transporte. Para os investidores, era um negócio incerto onde só os mais astutos se embrenhavam sozinhos, sem sociedades ou garantias.

Ao capitão cabia conquistar a confiança dos investidores, garantir a segura condução do veículo, o gerenciamento de recursos, negociações e seleção de escravos na costa africana, por vezes breves expedições continente adentro, o embarque das mercadorias, o reabastecimento de provisões, barganhas diversas, providenciar reparos necessários, lançar medidas de combate a doenças e, ainda, toda uma postura que visa inibir qualquer tipo de insurreição não só por parte dos escravos, mas também por parte dos marujos. E, quando a revolta ainda assim ocorre, precisa da lealdade de tripulantes para apaziguá-la à força e de uma boa dose de frieza aliada com discernimento para punir os revoltosos de uma forma que não seja tão branda ao ponto de não os intimidarem, nem tão pesada ao ponto de instigar ainda mais revolta ou os inutilizar. Sua tarefa ainda continua ao ancorar navio em terras européias e americanas, desembarcando a carga e prestando contas a aquele que o patrocinou. Longe de ser desimportante mencionar, o capitão também tinha um fardo psicológico a carregar: enquanto alguns defendiam a escravidão com unhas e dentes, ou tomariam gosto pela rispidez dos mares e mesmo tornariam-se capitães piratas como “Bart Negro” Roberts,

outros entravam em conflitos espirituais e buscavam uma conciliação entre essa doutrina e sua profissão, como John Newton, que só encontrou paz de consciência quando abandonou o tráfico e inclusive se posicionou contrário a ele.

Pode-se concluir, portanto, que até a figura mais elevada na hierarquia dos presentes no navio tinha uma vida difícil. A partir daí temos enfim um referencial para imaginar como era a rotina dos personagens menos favorecidos naquele cenário: os marujos e, claro, os escravos. Embora em maioria europeus – mas não exclusivamente – e livres, os marujos em muitos momentos mal pareciam se distinguir de escravos. *“Pouco importava, também, qual teria sido a origem cultural ou étnica do marujo, porque uma vez na costa da África ele se tornava “branco”, pelo menos por algum tempo, visto que a “vasta máquina” ajudava a criar categorias e identidades raciais.”* (p. 267). Não eram escravos, mas, ainda assim, integravam uma categoria muito à parte dos capitães e investidores, motivo pelo qual eram frequentemente envolvidos em *strikes* (greves) ou motins, como conta a história do espalhafatoso marujo dançarino. Toda a hostilidade e intolerância que o capitão se via obrigado a manifestar para preservar sua autoridade também afetava sua tripulação, que sofria e arquitetava vinganças assim como os escravos, embora normalmente não o fizessem juntos. Não poucas vezes no convés surgia a idéia de trair o líder para tomar controle de seu navio. Ao mesmo tempo, enquanto havia interesse por parte do capitão de preservar a saúde de sua carga de escravos para ter “boa mercadoria” a vender nos portos, a integridade da tripulação era útil apenas quando funcional. Tornou-se, por isso, inclusive *“uma cruel ironia o surgimento do marujo como objeto de simpatia no seio do crescente movimento abolicionista.”* (p. 331), quando eles próprios eram os maiores carrascos dos negros em transporte. Torturar marujos até a morte não era incomum por parte dos capitães, seja como exemplo, seja como punição, ou quem sabe até mesmo para poupar gastos. Deixemos claro, assim, que seria errôneo manter a clássica dicotomia histórica escravista entre o branco opressor contra o negro inconformado: havia um elenco muito maior, e de implicações mais profundas.

Sobre os escravos, algo foi dito no tópico anterior, e sobre os envolvidos que não embarcaram falarei no tópico seguinte. Mas podemos palpitar que, aqui, em alto-mar, a escravidão africana teve seu ápice de tensão. Os brancos não contavam com a ajuda imediata de seus patrícios, com a vigilância do governo e com a perseguição de revoltosos campos afora caso um grupo fosse feliz numa fuga: uma derrota frente à insurreição negra no navio significava perder o navio, todo o controle da situação e, provavelmente, a vida. Ao mesmo tempo, escravos sem aptidão para a navegação não teriam pernas para escapar dos perseguidores como teriam em terra firme. Ainda assim, desprovidos de tudo, até mesmo de opressores, se veriam num universo inóspito e desconhecido, já muito longe de seu lar. Qualquer liberdade num navio negreiro seria uma liberdade conquistada em troca de novos riscos iminentes. Enquanto os conflitos em terra firme podiam ter inúmeros desdobramentos, aqueles em alto-mar provavelmente culminariam em tragédia.

O navio negreiro era, portanto, um ecossistema complexo, mas regido por regras simples, onde o medo era a principal justificativa para qualquer atitude dos três grupos nele presentes: e é importante compreender isso. As “masmorras flutuantes” foram alvo de muitos tratados de engenharia naval, técnicas de construção, muitas vezes de técnicas de adaptações de outros navios para esse fim, sempre tendo em meta a funcionalidade do tráfico. Neste quesito, pensou-se desde a eficácia de embarcações mais compridas e com mais velas para maior agilidade, como revestimentos metálicos para proteger o casco das ameaças naturais ao ancorar na África, posicionamento da casa de armas junto ao aposento do capitão, profissionais acompanhantes incumbidos de reparos, e inclusive barricadas para que a tripulação se proteja e contra-ataque no caso de insurreições. De todos os personagens-categoria aqui citados, o próprio navio é palco e narrador, uma máquina que na época simbolizava o progresso enquanto lamentavelmente era usado para a opressão, de forma análoga à invenção do avião e da bomba atômica em dias mais próximos de nós.

A construção moral da realidade escravocrata

Enquanto não devemos associar o negro sempre ao papel de vítima – já que normalmente eram por outros dos seus que as vítimas eram postas inicialmente na condição de escravos -, também não podemos colocar o homem branco num só molde, seja de tirano, seja de esclarecido. Cabe melhor a distinção entre oprimido e opressor. Como já mencionado e exemplificado, os próprios capitães sofriam conflitos interiores, embora em sua maioria – ao menos os registrados na obra de Marcus Rediker - da ordem de sobrevivência e não morais. Igualmente, longe do convés negro (e rubro), homens europeus degladiavam interesses econômicos e intelectuais, em especial a partir de finais do século XVIII. A alguns, o tráfico era justificado. A outros, uma afronta aos bons valores.

Talvez seja difícil para nós, hoje, cidadãos esclarecidos e com acesso a informações de diversas origens, compreendermos como a escravidão negra pôde ter sido aceita com naturalidade na sociedade da época, supostamente esclarecida e cristã. Diz-se que até mesmo Voltaire tinha escravos. Podemos então molhar nossa pena com uma gota de ironia e nos referir à obra de Peter Berger e Thomas Luckmann afirmando que o que temos por real nós mesmo construímos, ou ao menos tentamos construir:

"Naquela sala silenciosa, com seus lambris de carvalho e tapete turco, suas estantes cheias de livros de escrituração e almanaques, seria difícil para aqueles dois fazerem uma ideia verdadeira das condições do navio ou da natureza do comércio na costa da Guiné, mesmo que estivessem dispostos a tentar. Difícil e, de todo modo, supérfluo. Para atuar de forma eficiente – para atuar simplesmente -, devemos concentrar nossos recursos. Visualizar coisas é ruim para os negócios, é contra-producente. Pode obstruir a mente com horror, caso se insista nisso. Dispomos de gráficos, tabelas, folhas de balanço e declarações de filosofia corporativa para ajudar a nos manter ocupados e em

segurança no reino do abstrato e para nos confortar com uma sensação de estar fazendo um esforço legítimo e obtendo um lucro legítimo. E temos mapas." – citação de 'Sacred Hunger', de Barry Unsworth (p. 20)

A alienação da sociedade – e dos próprios negociantes, às vezes - era um requisito necessário para a perpetuação do tráfico. Enquanto os estrondosos lucros que a escravidão gerava para a estruturação de diversas nações se faziam fator determinante para sua perpetuação, a contradição filosófica e religiosa era mais facilmente escondida por algumas assertivas elitistas e econômicas que em breve viravam consenso. Um quê de “destino manifesto”, como já mencionado, parecia figurar inconsciente entre o argumento dos dominadores, bem como a idéia de que não só o cristianismo era uma religião superior, como os africanos, embora tornados escravos, estariam por outro lado sendo salvos da ignorância de religiões inferiores.

Tira-se do texto também que as histórias do oceano e do outro continente chegavam às metrópoles com outra cara. Os escravos teriam sempre sido feitos cativos através de “guerras”. Além de invasões a tribos pacíficas - por parte de brancos ou de africanos – com o fim específico de acumular escravos, devemos considerar também práticas mais sórdidas, como o “burlão”, da qual foi vítima o adolescente Gronniosaw, ludibriado pela oferta de uma viagem maravilhosa a bordo de “casas com asas”. Os escravos chegavam aos portos para serem vendidos e sua história não seria contada pelos próprios, mas por quem os vende. Não importava as condições em que foram capturados: para todos os efeitos, foi pela “guerra”.

Igualmente, o texto dá exemplos de como as publicações anti-abolicionistas ajudavam a perpetuar a tolerância à prática na sociedade inglesa, como o capitão Robert Norris colocando a suposta estupidez dos africanos como válvula para a obrigatoriedade da escravidão naqueles moldes. Outro exemplo é a história de James Fraser, que supostamente trataria bem sua tripulação e escravos – ou ao menos de modo menos desumano quanto outros capitães tratavam -, o que quer fazer valer, no discurso, até mesmo como uma justificativa digna para se aprisionar tantos seres humanos. Enquanto isso, patrocinadores de expedições escravagistas também colocavam em suas recomendações aos capitães uma certa reserva quanto às humilhações cometidas contra os escravos e marujos, mas isso não significava necessariamente uma compaixão, mas provavelmente um cuidado de controle e de preservação da qualidade da mercadoria. Outro exemplo de como histórias podem ser interpretadas ao bel prazer de quem conta para legitimar uma prática condenável se faz claro na história do capitão que comprou uma criança negra para impedir que fosse sacrificada, descobrindo posteriormente que sua mãe estaria a bordo:

“Assim, William Snelgrave podia considerar os africanos “canibais brutos e ferozes”, e ele mesmo um redentor ético e civilizado, um bom cristão com virtudes que até os selvagens teriam de reconhecer e aplaudir. Ele podia ver a si mesmo como o salvador de famílias,

enquanto as destruía. Ele conseguia suportar um desenlace humano para duas pessoas, enquanto entregava centenas a um destino de trabalho incessante e morte prematura numa *plantation*. Armado de todas as justificativas, podia até invocar a regra de ouro, que logo iria se tornar uma divisa central do movimento antiescravagista.” (p. 36)

Não nos esqueçamos também de figuras como James D’Wolf que, ao contrário de Humphry Morice e Henry Laurens - que “procurava(m) se afastar das consequências humanas de seus investimentos, pensando no navio negreiro em termos abstratos e utilitários, reduzindo tudo a colunas de cifras em livros contábeis e cálculos de lucros e perdas” (p. 358) -, não se importava em enxergar as próprias “mãos ensanguentadas” em prol de ascensão social.

Porém, com o passar dos anos, novos interesses foram se fazendo presentes, em especial na maior potência naval e econômica da época, a Inglaterra. A Revolução Industrial pedia trabalhadores assalariados que gerassem consumo (interno e externo), alimentando essa emergência do capitalismo mundial. Não é seguro dizer que o idealismo abolicionista teria força suficiente para trazer tão radical mudança. De qualquer forma, importa agora a dialética entre ambas as partes que se manifestavam frente à questão mais que apreender o preciso intuito histórico da abolição.

Talvez uma das medidas mais claras e eficazes do movimento abolicionista na forma de um argumento a mobilizar o público ouvinte tenha sido a divulgação de detalhes sobre um famoso navio negreiro da época:

“O *Brooks* representava as aflições e a crueldade do tráfico de escravos de forma mais cabal e vívida que qualquer outra coisa que os abolicionistas pudessem encontrar. O resultado de sua campanha foi a ampla divulgação de uma imagem do navio negreiro como um lugar de violência, crueldade, condições desumanas e morte pavorosa.” (p. 315)

Juntavam-se ao coro algumas pessoas que tiveram experiência direta no tráfico negreiro e hoje lutavam arduamente contra ele. Dentre estes, estão alguns personagens já mencionados como Gustavus Vassa (Equiano) e John Newton, que engrossam o discurso com sua experiência direta, não mais contaminada por interesses econômicos.

Não cabe a esta análise, novamente, julgar atitudes pela moral e delegar culpas. O que importa aqui dizer é, como o próprio autor conclui o livro, que era longe do navio que o próprio navio primeiro navegava. Em especial, era nos interesses dos poderosos mantidos na segurança da terra firme da metrópole que tudo nascia, para então içar velas através dos intelectuais, dos homens comuns da cidade, para os capitães, tripulação, tribos em guerra na África e, enfim, aos escravos – passando até pelos pequenos agentes das epidemias que assolavam viagens e os onipresentes tubarões. A escravidão negra surgiu e foi enfim abolida do mundo, ao menos no papel, como resultado de uma série de fatores, mas em especial do embate de interesses entre traficantes e abolicionistas, sempre permeados por – comentário meu - uma ignorância

de consciência, sempre tão facilmente moldada pela palavra dita e pelo consenso sedimentado.

O eco do continente

Esta obra faz-se auxiliar para as Ciências da Religião por ilustrar o panorama que faria brotar as culturas afro-brasileiras. Lembremos, é claro, que o relato histórico do livro concentra-se em outro eixo, com Inglaterra e América do Norte, mas, naturalmente, daí pode se inferir lógicas semelhantes para avaliarmos nosso caso. Além disso, enquanto nos estudos religiosos nos focamos mais no resultado direto desta diáspora tão avassaladora, e menos sobre suas origens, usemos brevemente o livro como subsídio para associar ambas as dimensões no universo nacional.

Logo quando buscamos representações cartográficas da África datadas de séculos passados, marcadas por pouco esmero, encontramos o indicador de um elemento fundamental no decorrer de todo o livro: o arrogante elitismo europeu e desinteresse pelas particularidades africanas (senão naqueles aspectos que o convinham). Nos mapas, mais se registrava recursos que qualquer divisão cultural, pois é o que lhes importava. No navio negreiro, importava a variedade cultural dos povos capturados exclusivamente na medida em que línguas e hábitos em comum entre as “mercadorias” seriam chamariz de insurreições, bem como o desempenho que se esperaria deles em seu destino final. A própria representação de bestas no mapa em áreas africanas indica que o colonizador e explorador de antemão já tinha o continente negro como uma terra habitada por criaturas inferiores e selvagens, e essa visão se perpetuou durante toda a era do tráfico, inclusive sendo presente nos maiores argumentos anti-abolicionistas. Mesmo como o personalismo português ao qual Sérgio Buarque se referiu, uma vez aqui assentados, os africanos não gozavam, naturalmente, de um reconhecimento axiológico razoavelmente humano.

Embora a cultura africana já fosse oral por excelência, ao lembrarmos da dinâmica do navio negreiro, podemos afirmar que, aqui no Brasil, ela assim se tornaria mesmo que tivesse outra matriz em sua terra de origem. Isso porque nenhum material escrito ou imagem pôde ser levado consigo durante a dura viagem senão sua própria memória e seu corpo. Aproveitando o comentário, uma característica crucial do ethos africano, embora não seja aprofundada no livro - mas seja mencionada no decorrer de certas histórias - é sua cultura corporal. Como a história da escrava Sara e a própria obrigatoriedade de exercícios impostos aos cativos pelo capitão, muitas vezes sob a ordem do próprio investidor, a dança sempre se mostrava presente, e se mostraria ao chegar ao Brasil de inúmeras formas, como a própria capoeira e as congadas. De qualquer maneira, a oralidade era sua única arma de preservação identitária não só na *plantation* como no navio e na própria rota até a costa africana, pois haviam sido desprovidos de todo tipo de identidade que se carrega à parte do corpo.

Em qualquer interpretação sobre o africano histórico não podemos deixar de atentar para uma característica marcante sua, flagrável no livro: sua vitalidade e adaptação. Frutos de uma cultura porosa, hábeis em se adaptar – quem sabe, a se

habituar – a condições terríveis para sobreviver. A facilidade sincrética que vemos nas religiões afro-brasileiras certamente fez seu momento nos antecedentes de sua chegada. Embora estima-se que 5 milhões (de 14 milhões) de negros tenham morrido no período compreendido entre sua captura na África e o primeiro ano de trabalho escravo em outro continente, um substrato inapreensível sobreviveu quando analisamos toda essa tragédia com a distância do tempo e das paixões. A violência foi inimaginável, bem como a destruição desses seres humanos. Mas eles, como um todo, sobreviveram. Tanto é que, como aos poucos percebemos, o Brasil é um país de matriz majoritariamente africana.

Por fim, algo importantíssimo a se considerar ao avaliar tragédia histórica tão relevante, já percorrido ao longo destas linhas, são as oscilações entre os extremos nas interpretações da História. Lembro-me do questionamento de um historiador a respeito de o que é história e a necessidade de termos consciência que a “consciência” dela muda. Falando de minha experiência particular, a escravidão negra até então só havia me sido apresentada com uma dicotomia. Lendo esse livro e outros materiais, notamos que a situação é sempre mais complexa que o que aparenta e, embora devamos ser sintéticos em conceitos, não podemos ser simplistas em individualizações. A mesma idéia passou em minha mente ao ver tantos exemplos de como o discurso pode ludibriar o ouvinte e legitimar um crime, remetendo a aquele dito, batido, rebatido e talvez démodé - mas ainda assim lúcido e eficaz - do “*a história é sempre contada pelo vencedor*”. Mas a história, felizmente, de lampejo em lampejo, de grão em grão, reveza palanques.