

# NAVEGANDO COM TUBARÕES: A MÁQUINA E OS HOMENS QUE FIZERAM O TRÁFICO

*João Azevedo Fernandes*<sup>1</sup>

REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro: uma história humana*. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, 446 p.

Em 1843, na costa índica da África, a nau inglesa que transportava o reverendo Pascoe Grenfell Hill capturou um navio negreiro brasileiro, o *Progresso*, de acordo com a lei inglesa e os tratados internacionais que escreviam os capítulos finais da tragédia do tráfico africano para as Américas. Em meio a chocantes descrições da vida e morte em um negreiro lotado, em sua maior parte por crianças, Hill observou uma cena que nos diz muito acerca da natureza do “infame comércio”. Alguns africanos eram encarregados de prestar serviços no navio, recebendo por isso roupas e outros sinais distintivos, o que divertia os marinheiros, como descreve o reverendo:

A estranha aparência e os desajeitados esforços causaram alguma hilaridade entre a tripulação. “Nós devemos ter sentimentos para com esses infelizes, mais do que temos”, disse um marinheiro para o seu companheiro. O outro replicou: “Ora, nós não temos sentimento uns pelos outros, muito menos por eles.” Mesmo os mais respeitosos estavam propensos a olhar aquela infeliz raça como seres de uma ordem inferior; como se o Criador não tivesse “feito de um sangue todas as nações dos homens em toda a face da Terra”. Assim ouvimos as expressões: “Isso vai morrer”, “*Aquilo está morrendo*”, “*Aquele sujeito não pode viver.*”<sup>2</sup>

Neste trecho transparece toda a crueldade envolvida em um negócio no qual a principal mercadoria era a carne humana. A violência da escravidão é um tema tratado há muito pelos historiadores, mas poucos até agora se debruçaram sobre as experiências de vida dos indivíduos que efetivamente realizavam o comércio, ou daqueles que eram traficados.

Esta é a principal questão posta em cena pelo mais recente livro do historiador norte-americano Marcus Rediker, *O Navio Negreiro: Uma história humana* (publicado originalmente em 2007). Rediker é um reconhecido participante da chamada “história atlântica”, à qual acrescenta uma adesão entusiástica à *history from below*. Em seu livro (com Peter Linebaugh) anteriormente publicado no Brasil, *A hidra de muitas cabeças*,<sup>3</sup> Rediker já havia exercitado sua abordagem ao estudar os motins e insurreições que agitaram o mundo atlântico, em um momento de revoluções econômicas e políticas.

<sup>1</sup> Doutor em História Moderna pela Universidade Federal Fluminense. Professor Adjunto do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba. Membro do Grupo de Pesquisa *Sociedade e Cultura no Nordeste Oitocentista* (UFPB / CNPq).

<sup>2</sup> HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Tradução de Marisa Murray. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 2006, p. 82.

<sup>3</sup> LINEBAUGH, Peter & Marcus REDIKER. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. Tradução de Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

Agora Rediker dirige sua atenção ao tráfico de escravos africanos, a enorme transferência de populações através do Atlântico que moldou o mundo contemporâneo e forneceu um dos pilares para a ascensão do capitalismo. Sua abordagem, contudo, é bem distinta daquela presente em estudos que se tornaram clássicos nas últimas décadas, em especial com autores como David Eltis ou Paul Lovejoy. Rediker não se detém sobre a cliometria do tráfico, mas usa seus conhecimentos da história marítima e um grande uso de documentos pessoais, como cartas e diários de viagem, para construir uma narrativa na qual os indivíduos e suas histórias de vida ocupam um lugar de destaque.

É bem verdade que o título do livro é um tanto enganoso. Embora prometa fazer uma história do próprio navio negreiro, a máquina sobre a qual se desenrolou o drama da viagem forçada pelo Atlântico, a maior parte do livro é dedicada às histórias pessoais, especialmente a do ex-escravo Olaudah Equiano, do marinheiro James Field Stanfield, e do capitão de navios negreiros John Newton. Estes testemunhos ajudam Rediker a mostrar o tráfico como muito mais do que uma empresa colonial, na qual as forças do capitalismo nascente se defrontaram com a demografia africana, mas também como uma tragédia na qual os indivíduos que trabalhavam nos barcos e entulhavam os porões com gente aterrorizada também tinham uma vida de extremo sofrimento, por vezes sendo mais mal tratados do que aqueles que representavam, no fim das contas, um “investimento” muito mais valioso do que as vidas de marinheiros que podiam ser substituídos com extrema facilidade.

O período abordado por Rediker abrange de 1700 a 1807, data do *Slave Trade Act* que pôs fim ao tráfico de escravos no Império Britânico. É o período de ouro deste comércio, no qual foram transportados dois terços de todos os africanos trazidos à América, quarenta por cento dos quais vindos em barcos ingleses ou norte-americanos. O autor aborda o período com base em quatro “dramas” humanos, nos quais atuavam atores como os capitães dos navios, a multidão heterogênea que formava as tripulações, os escravos em sua diversidade e, por fim, os abolicionistas que deram fim ao comércio de escravos com suas descrições pungentes baseadas nos depoimentos daqueles que participavam da empreitada.

O primeiro drama é o do relacionamento entre capitães e subordinados. Sem tentar diminuir o sofrimento dos escravizados, Rediker mostra que as relações entre os comandantes e as tripulações dos barcos só poderia ser caracterizada como infernal, marcada por extrema violência e disciplina férrea. Os capitães tinham que estar preparados para exercer seu poder (a eles confiados pelos donos dos navios) com todos os meios possíveis, o que tornava a vida dos marinheiros tão dura quanto a dos escravos, já que a taxa de mortalidade entre os marinheiros era semelhante à dos próprios cativos. A análise do autor sobre esta relação particular deve bastante ao tipo de abordagem realizada em *A hidra de muitas cabeças*: os marinheiros eram unanimemente vistos como seres turbulentos e perigosos que deveriam ser disciplinados à força, ou eliminados.

A violência dos capitães, portanto, era uma parte integral do processo que se iniciava nos portos britânicos e americanos, como Bristol ou Newport, e em vários outros portos do Atlântico, e se encerrava com a viagem de volta, nos quais os navios retornavam aos portos de origem após despejar os sobreviventes da passagem na América. Reunir a tripulação era uma parte importante das tarefas de um capitão, e

isto era feito geralmente com métodos de sedução. Recrutavam-se os marinheiros, muitos de primeira viagem, nas tabernas, com fartas distribuições de rum. Nos discursos dos agenciadores, os navios eram sempre novos e confortáveis, com boa comida e bebida. Os destinos na África eram sempre os mais agradáveis e salubres, e ainda havia a promessa do sexo com jovens virgens africanas. Os marinheiros mais experientes diziam que, se as coisas fossem tão boas, não haveria dificuldade em reunir as tripulações, mas os inexperientes costumavam engolir as promessas.

Nem sempre, porém, as coisas se resolviam com *toasts* de rum e descrições melífluas. As prisões estavam atulhadas de devedores, vagabundos e toda a sorte de gente despojada pela revolução econômica da Inglaterra do século XVIII. Para estes não havia muita escolha: a incerteza da viagem à África parecia melhor do que a morte na prisão ou o envio, como trabalhadores forçados, para as Américas ou para as *workhouses*, destino que afetou centenas de milhares de europeus, especialmente crianças órfãs. E havia, é claro, a perspectiva dos ganhos: um marinheiro poderia, caso tudo corresse bem, ganhar o equivalente a US\$ 4.500 atuais (o capitão poderia ganhar US\$ 100.000), o que significava bastante no século XVIII. Naturalmente este resultado feliz somente ocorria na distante hipótese de que o marinheiro sobrevivesse às doenças, à crueldade dos capitães e mestres, às revoltas dos escravos e às tabernas e prostitutas dos portos de retorno.

O segundo drama desenrolava-se entre os marinheiros e os cativos. Embora coubesse ao capitão a tarefa de zelar pelos lucros dos investidores (e o seu próprio), eram os marinheiros que executavam o trabalho de controlar os escravos e mantê-los vivos. Comida estragada, violências inauditas e estupros de escravas (que já eram divididas pelos marinheiros, e capitães, na chegada ao navio negreiro) eram moedas correntes nestas relações. Os africanos respondiam a este horror com inúmeras formas de resistência, que iam do suicídio à recusa em se alimentar, passando pelas revoltas e pelo assassinato de marinheiros e capitães. Alguns procuravam cair nas boas graças dos captores, assumindo tarefas a bordo, inclusive no controle e repressão de seus companheiros. Mulheres e crianças, que tinham maior liberdade de movimentos, eram especialmente valorizadas para assumir tais funções, o que também lhes permitia praticar pequenos crimes a bordo, como roubar comida e a valiosíssima água, e mesmo organizar rebeliões.

Em boa parte do livro, Rediker se dedica a relatar as inúmeras formas pelas quais os homens podem torturar, aterrorizar, humilhar e matar seus semelhantes. Nas páginas de *O Navio Negreiro*, a passagem da África à América se parece, com boa dose de razão, a um holocausto *avant la lettre*. Muito embora o autor não deixe de apontar a miséria dos marinheiros, e o fato de que havia a necessidade comercial de manter os escravos vivos, ninguém deixará este livro sem se convencer da indizível violência dirigida aos cativos. Deixo ao leitor a tarefa de descobrir por si só as crueldades descritas por Rediker. Mas não posso deixar de comentar o papel dos tubarões no tráfico de escravos.

Os tubarões já se aglomeravam nos portos africanos, aguardando os mortos enterrados em covas rasas nas praias, e descobertos pelas marés, ou atacando os pequenos barcos que faziam o transporte entre as praias e os negreiros. Cair de um barco era morte certa, o que fazia dos tubarões “o terror dos marujos”. E mais ainda dos escravos: os capitães gostavam de ver seus navios cercados por

tubarões que seguiam os navios em busca do lixo dos navios, como vísceras e tudo que não pudesse ser transformado em comida para os escravos, e especialmente corpos humanos. Os tubarões, que se juntavam às centenas em torno dos navios, eram usados como instrumentos de terror: escravos renitentes, mulheres que se recusavam a ser estupradas, e mesmo crianças que roubavam comida ou água eram simplesmente jogadas aos tubarões, por vezes com requintes – nada raros – de crueldade, como na oportunidade em que uma escrava rebelde foi amarrada pelas axilas e jogada na água pela metade do corpo. Em poucos segundos a água estava vermelha de sangue: metade do corpo da escrava havia sido arrancada pelos tubarões. Para aumentar o horror, por vezes os tubarões eram caçados e abertos na frente dos escravos: não era incomum que partes de corpos saíssem dos estômagos, o que não deixava dúvidas quanto à falta de perspectivas de fuga.

O terceiro drama se desenrolava entre os próprios cativos. Pessoas de diferentes origens, línguas e etnias eram jogadas em porões infectos, e quando decidiam se manter vivos tinham que construir novas relações entre si, que muitas vezes assumiam a forma de um “parentesco” fictício, que transformava estranhos em “irmãos” e “irmãs”, o que garantiu a sobrevivência de muitos. Vários autores, como Richard Price ou John Thornton, já haviam apontado a importância dos laços criados na viagem no negreiro para a construção de uma identidade afro-americana, Mas Rediker avança nesta reflexão ao detalhar as formas pelas quais estas novas relações se construíam dentro das circunstâncias catastróficas encontradas a bordo. Este é, diz Rediker, o fato mais importante a se destacar em toda a tragédia da escravidão: “sua criatividade e capacidade de resistência os tornaram indestrutíveis, em termos coletivos, e aí reside o capítulo mais glorioso de todo o período” (p. 16).

Por fim, Rediker se detém sobre o movimento abolicionista, quando membros da elite britânica e norte-americana, como Thomas Clarkson, denunciaram as iniquidades do tráfico ao público leitor. Em *O Navio Nегreiro* aprendemos que a percepção da tragédia da escravidão não se deveu apenas aos sentimentos humanitários de alguns, mas à ação dos próprios envolvidos no tráfico, especialmente os marinheiros que retornavam aos portos com histórias monstruosas e cicatrizes emocionais e físicas. Foi a partir destes relatos que se construiu paulatinamente a percepção de que o tráfico deveria ser extinto. Tais relatos colocaram um fim à ideologia que afirmava que a escravidão, embora repulsiva, era uma necessidade econômica e mesmo um bem aos “*miseráveis africanos*”. Histórias como a do escravo Olaudah Equiano, ou o famoso diagrama do navio *Brooks* – no qual os escravos aparecem apinhados como sardinhas em lata – foram essenciais para a transformação da mentalidade do público britânico e norte-americano.

Outro ponto importante no livro diz respeito aos próprios navios negreiros. Para Rediker, o navio negreiro era uma das mais importantes máquinas inventadas pelos europeus para a conquista do mundo. A partir das primeiras navegações no século XV, os europeus usaram suas armas de fogo e barcos cada vez mais desenvolvidos para dominar os povos da Ásia e América e para trazer os africanos que deveriam trabalhar nas colônias. A máquina do navio era um contraponto necessário às máquinas que movimentavam as *plantations* do Caribe e América do Norte. Além disso, os navios eram fortalezas e prisões, cheios de armas e instrumentos de contenção e tortura, o que fazia deles artefatos extremamente complexos, os quais

deveriam satisfazer a várias necessidades de defesa, transporte e manutenção (dentro do “possível”) das vidas das mercadorias humanas. Sem dúvida, a descrição da fabricação e das características buscadas nos negreiros é uma parte interessante do livro de Rediker, mas a necessidade de atingir o público mais amplo faz com que os conhecimentos de história náutica do autor sejam usados com grande parcimônia. Seria interessante complementar a análise de Rediker com a leitura do livro de Jaime Rodrigues, *De Costa a Costa*<sup>4</sup>, que traz descrições bem mais aprofundadas a este respeito, embora, é claro, em um contexto e período diferentes.

Rediker também analisa os caminhos que traziam os escravos do interior da África para os portos onde eram comprados pelos negreiros. Como é sabido, a escravidão era tradicional nas sociedades africanas, mas a aparição dos europeus transformou esta instituição em uma forma colossal de expropriação, à qual correspondia a exploração nas *plantations*. Nesta máquina azeitada de exploração, os indivíduos escravizados eram os elos fundamentais, não apenas pelos seus corpos, mas também pelo seu trabalho na América. O rum (e, no caso do Brasil, a cachaça) era produzido em milhares de destilarias na Inglaterra e América do Norte para servir de moeda de troca, entre outras, nos portos exportadores de escravos na África. Era o trabalho dos escravos que produzia novos escravos para as plantações e engenhos americanos.

Rediker aponta o papel dos europeus em incentivar as guerras africanas, ao comerciar os meios de fazer a guerra, como cavalos e armas de fogo. Isto não o faz, contudo, embarcar em qualquer tipo de negacionismo politicamente correto: ao descrever as diferenças entre as várias regiões produtoras de escravos, Rediker mostra como vários estados africanos se constituíram *para o tráfico*. Desta forma, *quem era escravizado era uma imposição das próprias sociedades africanas*. O autor também discute outras formas de escravização, como as condenações por feitiçaria e os *raids* feitos por europeus ou africanos a seu serviço em aldeias próximas da costa. Seguindo seu método de ilustrar os fatos com testemunhos pessoais, Rediker apresenta vários casos em que os indivíduos eram sequestrados em suas aldeias e levados aos portos do Atlântico, o que representa um dos pontos altos do livro. Naturalmente, todos estes fatos já eram bastante conhecidos, mas o livro de Rediker tem a enorme virtude de dar voz e rosto a um fenômeno que se espalha por séculos e que afetou milhões de pessoas.

Rediker confere grande importância aos relatos de seus personagens icônicos: o escravo Equiano, o marinheiro Stanfield e o capitão Newton. É, obviamente, uma escolha bastante direcionada, já que os três personagens foram figuras marcantes do movimento abolicionista. Por vezes o autor assume os riscos de uma idealização de seus ícones, o que pode comprometer a acurácia histórica. Equiano, por exemplo, traficou escravos durante certo período, o que é ignorado na narrativa de Rediker. É de se lamentar, já que a história *completa* de Equiano – escravo, marinheiro, traficante e abolicionista – seria justamente um caso exemplar de sobrevivência e adaptação a uma situação dramática.

Mas este tipo de falha, em um livro claramente voltado para o público mais amplo, não compromete suas muitas virtudes. Rediker usa uma enorme variedade de fontes, que formam um requintado pano de fundo para suas histórias individuais.

<sup>4</sup> RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Dos debates sobre o abolicionismo no Parlamento britânico aos diários de capitães e marinheiros, dos registros portuários aos relatórios médicos, Rediker constrói sua argumentação com base em dados bastante sólidos, o que não o impede de fazer escolhas que privilegiam uma determinada visão sobre a história deste período.

Tanto em *A Hidra de Muitas Cabeças* quanto em *O Navio Negreiro* Rediker lança o foco sobre os pobres e despossuídos da Europa, da América e África. A todo o momento o autor mostra as formas como as massas turbulentas que povoavam as margens do Atlântico influenciaram a história, seja resistindo à exploração, como nas revoltas de escravos ou nos motins contra recrutamentos e trabalhos forçados por miseráveis europeus, seja construindo “sociedades alternativas” ao sistema de dominação global, como os piratas e os quilombos. Rediker aponta, neste livro atual, que os relatos de marinheiros e, no final das contas, sua recusa em participar do tráfico foram elementos centrais na modificação cultural e política que propiciou o fim do tráfico no Atlântico anglófono.

Sua análise do impacto do tráfico entre as sociedades africanas é também bastante válida. O livro mostra como o tráfico alterou as relações sociais de forma definitiva, seja permitindo e incentivando a hierarquização e a formação de classes, seja provocando uma cisão definitiva entre os povos africanos e suas elites, com consequências que se fazem sentir até hoje. Não custa repetir, contudo, aquele que talvez seja o ponto mais interessante do livro: ao mesmo tempo em que uma máquina infernal, o navio negreiro, sugava e destruía milhões, era justamente nesta viagem de dor que se formava uma nova consciência por parte de ibos, efiques, cassanjes, e tantos outros que descobriam, para seu espanto, que faziam parte de uma nova categoria, os “negros”, com tudo o que isso significava para suas histórias individuais e para a formação das sociedades americanas.

Todas estas qualidades, aliadas à escrita atraente e ao entusiasmo com que o autor apresenta seus personagens, faz de *O Navio Negreiro* uma leitura indispensável para aqueles que querem compreender a complexidade do tráfico de escravos e seu impacto nas sociedades americanas. É de se lamentar, contudo, a pobreza do mercado editorial brasileiro, que já publicou dois livros de Rediker (com razão, aliás), mas nunca publicou outros livros ainda mais importantes, como *Way of Death*, de Joseph C. Miller, entre outros.

