

2. A evolução do navio negreiro

Thomas Gordon começou seu livro *Principles of naval architecture* (1784) [Princípios da arquitetura naval] com uma afirmação abrangente: “Visto que um navio é, indubitavelmente, a mais nobre máquina, e uma das mais úteis já inventadas, toda e qualquer tentativa de aperfeiçoá-lo se reveste de importância e merece a atenção da humanidade”. Em sua qualidade de engenheiro naval, ele soube captar a combinação de grandeza e utilidade do navio, ao mesmo tempo em que chamava a atenção para a importância de seu refinamento técnico e especialização. Ele notou que o progresso da construção naval, longe de se limitar ao âmbito de uma ou de outra nação, pertencia a toda a humanidade, que graças ao navio poderia ser integrada. E, o que é talvez mais importante, via o navio como uma máquina, uma das mais úteis já inventadas. Ele sabia, naturalmente, que o navio europeu de navegação em alto-mar — do qual o navio negreiro foi uma variante — ajudara a transformar o mundo desde Cristóvão Colombo até a sua época. Foi a embarcação histórica que permitiu a emergência do capitalismo, um sistema econômico e social novo, sem precedentes, que transformou vastas partes do mundo a partir de fins do século XVI. Foi também a base material, o palco para a representação do grande drama humano do tráfico de escravos.¹

A origem e a gênese do navio negreiro enquanto máquina capaz de

transformar o mundo remonta ao final do século XV, quando os portugueses realizaram suas históricas viagens para a costa ocidental da África, onde compravam ouro, marfim e seres humanos. Essas primeiras “explorações” marcaram o início do tráfico de escravos no Atlântico. Elas se tornaram possíveis graças a um aperfeiçoamento do veleiro, o galeão de três mastros, armado em galera, precursor das embarcações que posteriormente levariam os europeus a todas as partes do mundo, e em seguida levariam milhões de europeus e de africanos para o Novo Mundo, merecendo finalmente a admiração de Thomas Gordon.²

Como explicou Carlo Cipolla, em sua obra clássica *Guns, sails, and empires* [Armas, velas e impérios], as classes dirigentes dos estados da Europa ocidental puderam conquistar o mundo entre 1400 e 1700 graças a dois avanços tecnológicos distintos, e logo poderosamente combinados. Primeiro, os artifices ingleses fabricaram o canhão de ferro fundido, que rapidamente se disseminou pelas forças militares de todo o continente. Segundo, o “navio redondo” de navegação em alto-mar da Europa setentrional pouco a pouco eclipsou o “navio comprido” a remo, ou galera, do Mediterrâneo. Os líderes europeus com ambições marítimas instruíram seus construtores navais a fazer aberturas nos cascos desses rijos navios, capazes de enfrentar o mar, para que nelas se instalassem enormes e pesados canhões. A guerra naval mudou quando velas e armas foram introduzidas e remadores e soldados foram substituídos por tripulações menores e mais eficientes. Trocando a energia humana pela força das velas, criou-se uma máquina dotada de mobilidade, velocidade e poder destrutivo inéditos. Assim, quando o navio com armação de galera, equipado com canhões que se carregavam pela boca, surgiu nas costas da África, da Ásia e da América, foi considerado em geral uma maravilha, se não um terror. Por si só, o barulho do canhão era aterrador. Na verdade, como explicou um grande construtor de impérios, aquele barulho bastava para convencer os não europeus a venerar Jesus Cristo.³

Os governantes europeus viriam a usar essa tecnologia revolucionária, essa nova máquina marítima, para navegar, explorar e dominar o alto-mar, visando a comerciar, lutar, apoderar-se de novas terras, saquear e construir impérios. E enquanto o faziam, guerrearam entre si com a mesma ferocidade com que atacavam os povos não europeus. Graças em larga medida à carraca, ao galeão, e finalmente ao navio de três mastros armado em galera e dotado de canhão, eles

estabeleceram uma nova ordem capitalista. Logo se tornaram os senhores do planeta, o que não passou despercebido ao rei africano Holiday, de Bonny, que explicou ao capitão de navio negreiro Hugh Crow: "Deus fez vocês saber livro e fazer navio grande".⁴

Assim, o navio foi uma peça fundamental para uma série de mudanças econômicas profundas e inter-relacionadas, essenciais para a ascensão do capitalismo: a tomada de novas terras, a expropriação de milhões de pessoas e sua recolocação em crescentes setores da economia orientados para o mercado; a exploração de minas de ouro e prata, o cultivo do tabaco e da cana-de-açúcar; o desenvolvimento do comércio de longa distância; e finalmente uma acumulação planejada de riquezas e de capitais para além de tudo aquilo que o mundo conheceu até então. De forma lenta, espasmódica e desigual, mas com uma força indubitável, surgiram um mercado mundial e um sistema capitalista internacional. Cada fase do processo — exploração, colonização, produção, comércio e o estabelecimento de uma nova ordem econômica — exigia grandes frotas de navios, com sua capacidade de transportar tanto trabalhadores expropriados como as novas mercadorias. O navio negreiro foi uma peça fundamental do sistema.

A importância específica do navio negreiro estava ligada a outra instituição fundamental para a moderna escravidão, a plantation, forma de organização econômica que nasceu no Mediterrâneo medieval, espalhou-se pelas ilhas do Atlântico ocidental (Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde) e desenvolveu-se, de forma revolucionária, no Novo Mundo, principalmente no Brasil, no Caribe e na América do Norte durante o século XVII.⁵ A expansão da produção de açúcar na década de 1650 deu origem a uma gigantesca demanda por força de trabalho. Nos dois séculos seguintes, navio após navio vomitou sua carga humana em muitos lugares, composta de colonos sob contrato e a seguir de contingentes muito maiores de escravos africanos, que eram comprados pelos fazendeiros, reunidos em vastas unidades de produção e obrigados, sob estrita e severa vigilância, a produzir bens em massa para o consumo do mercado mundial. Com efeito, como C. L. R. James disse dos trabalhadores de São Domingos (o atual Haiti), "trabalhando e vivendo juntos às centenas nos gigantescos engenhos de açúcar que cobriam a Planície do Norte, eles estavam mais próximos de um proletariado moderno que qualquer outro grupo de trabalhadores da época". Por volta de 1713, a plantation baseada no trabalho escravo

surgira como "o produto mais característico do capitalismo, colonialismo e poder marítimo europeus".⁶

Uma máquina servia à outra. Um fazendeiro antilhano escreveu em 1773 que a plantation devia ser uma "máquina bem construída, composta de várias rodas que giram em direções diferentes, mas todas contribuindo para o grande fim almejado".⁷ Quem girava as rodas eram os africanos, e o "grande fim" era uma acumulação de capital sem precedentes, em escala mundial. Como parte essencial do "complexo da plantation", o navio negreiro ajudava as nações do norte da Europa, principalmente a Grã-Bretanha, a libertar-se de limites econômicos nacionais e, nas palavras de Robin Blackburn, "descobrir um futuro industrial e global".⁸

O amplo e bem armado navio negreiro era uma poderosa máquina de navegação, mas era também algo além disso, algo *sui generis*, como o sabiam Thomas Gordon e seus contemporâneos. Era também uma feitoria e uma prisão, e nessa combinação reside sua índole e seu horror. A palavra *factory* (feitoria) começou a ser usada em fins do século XVI, quando se deu a expansão do comércio global. Ela deriva da palavra *factor*, que na época era sinônimo de comerciante. Assim, uma *factory* era "um estabelecimento para comerciantes que faziam negócios num país estrangeiro". Era um posto mercantil de um negociante.⁹

Desta forma, as fortalezas e postos comerciais construídos na costa da África ocidental, como Cape Coast Castle, na Costa do Ouro, e Fort James, na ilha de Bance, em Serra Leoa, eram "feitorias", mas também o eram os próprios navios, uma vez que muitas vezes eles ficavam ancorados permanentemente próximos da costa, em áreas de comércio menos desenvolvidas, e serviam como local para a realização de negócios. Os tombadilhos dos navios eram o ponto de encontro para a troca entre mercadorias destinadas à África, como têxteis e armas de fogo, mercadorias destinadas à Europa, como ouro e marfim, e mercadorias destinadas à América, como escravos. O marinheiro James Field Stanfield foi em 1774 de Liverpool para Benin a bordo do navio negreiro *Eagle*, que deveria "ficar na costa, funcionando como uma feitoria flutuante".¹⁰

O navio era uma feitoria no sentido original do termo, mas o era também no sentido moderno, de fábrica. O navio a velas de alto-mar do século XVIII era um local de trabalho, onde negociantes capitalistas reuniam e confinavam grande número de trabalhadores despossuídos e usavam capatazes (capitães e

auxiliares) para organizar, na verdade sincronizar, sua cooperação. Os marujos usavam equipamentos mecânicos de forma coordenada, sob dura disciplina e estrita vigilância, tudo isso em troca de um soldo em dinheiro ganho num mercado internacional de trabalho. Como demonstrou Emma Christopher, os marinheiros não apenas trabalhavam num mercado global, mas também produziam para ele, ajudando a criar a mercadoria chamada “escravo”, para ser vendida em sociedades americanas baseadas na plantation.¹¹

O navio negreiro também era uma prisão móvel marítima em um tempo em que a prisão moderna ainda não tinha sido estabelecida em terra firme. Essa verdade se revelava de várias maneiras naquela época, e não apenas porque o encarceramento (em barracões, fortalezas, cadeias) era crucial para o tráfico de escravos. O próprio navio era apenas um elo numa corrente de escravização. Stanfield o chamou de “masmorra flutuante”, e um defensor anônimo do tráfico de escravos o qualificou como “prisão portátil”. Os marujos de Liverpool muitas vezes observaram que, quando eram mandados para a cadeia por taverneiros a quem deviam — sendo de lá retirados pelos capitães dos navios, que pagavam suas fianças e apropriavam-se de seu trabalho — eles simplesmente trocavam uma prisão por outra. E se para os marujos o navio negreiro parecia uma prisão, pode-se imaginar o que ele representava para os escravos confinados no convés inferior dezesseis horas por dia e até mais. Tal como era, a nobre e útil máquina descrita por Thomas Gordon beneficiava mais algumas partes da humanidade do que outras.¹²

MALACHY POSTLETHWAYT: A ARITMÉTICA POLÍTICA DO TRÁFICO DE ESCRAVOS, 1745

Malachy Postlethwayt foi um comerciante britânico que atuou como lobista para a Companhia Real Africana. Lutando em meados da década de 1740 para persuadir o Parlamento a subsidiar o tráfico de escravos através da manutenção das fortalezas e feitorias na África Ocidental, ele defendeu a importância econômica do tráfico para o Império Britânico. Sua própria posição e seus interesses econômicos talvez o tenham feito exagerar os argumentos em favor da atividade. Quando, porém, analisamos esses argumentos considerando uma perspectiva mais longa do século XVIII — depois da

extraordinária expansão do tráfico de escravos, que ele não podia ter previsto —, constatamos que algumas de suas ideias sobre o tráfico de escravos e seu papel numa “aritmética política” maior do império se tornariam consenso entre as classes dirigentes.¹³

Postlethwayt expôs seu principal argumento no título de seu primeiro panfleto, *The African trade, the great pillar and support of the British plantation trade in America* [O comércio africano, o grande pilar e base do comércio britânico com a plantation na América], publicado em Londres em 1745. Ele começou com a afirmação de que “nossos *comércios com as Antilhas e com a África* são os que mais trazem benefícios para o país” [itálico no original]. Ele sabia que a revolução da plantation transformara o império e que ambos dependiam do transporte da força de trabalho. No que diz respeito à plantation e ao navio negreiro, “um não pode sobreviver sem o outro”. Ele chamou a atenção também para o fato de que o tráfico de escravos era importante para a produção manufatureira capitalista britânica, em ascensão: a “carga de um navio negreiro destinada à África consiste de cerca de 78 produtos britânicos manufaturados, e eles nos rendem um lucro nada desprezível”. Ele repetia um argumento já antigo, que viria a se tornar controverso nos debates da década de 1780: o tráfico de escravos criava uma “grande raça de marinheiros”, sendo, portanto, um “formidável criadouro de poder naval”. Assim, o navio negreiro produzia tanto escravos quanto força de trabalho para a navegação.

Postlethwayt montou sua defesa daquilo que ele chamava eufemicamente de “comércio africano” porque sabia que algumas pessoas, ainda no início da década de 1740, já tinham se manifestado contra o que denunciavam raivosamente como “tráfico de escravos”: “Muitos estão predispostos contra esse comércio, considerando uma coisa *bárbara, desumana e ilegal um país cristão traficar negros*” [itálicos no original]. Porém, como todos os traficantes de escravos, ele se convencera de que os africanos estariam em melhor situação “vivendo num país cristão civilizado” que entre “selvagens”. De todo modo, as preocupações humanitárias foram superadas, em nível nacional, por interesses econômicos e militares: o tráfico de escravos representava “uma inexaurível reserva de riqueza e de poder naval para esta nação”. Ao promover o comércio com a África, o Parlamento promovia “a felicidade e a prosperidade do reino em geral”. O sistema atlântico britânico dependia dos recursos, do trabalho e da riqueza da África e da América. Assim falando, ele antecipava a famosa gravura

de William Blake, meio século mais tarde, *Europe supported by Africa & America* [A Europa sustentada pela África e pela América].¹⁴

A visão de Postlethwayt de um “comércio triangular” — em que os navios partiam de um porto europeu (ou americano) com uma carga de bens manufaturados para a África Ocidental, onde adquiriam escravos que transportavam para a América e os trocavam por produtos da plantation, como açúcar, tabaco ou arroz — tornou-se um ponto de vista dominante sobre o tráfico de escravos nos dois séculos e meio que se seguiram. Recentemente, especialistas descobriram que o comércio não era estritamente triangular, porque muitos navios negreiros não conseguiam uma carga para retornar das Antilhas ou da América do Norte. Não obstante, a ideia de um comércio triangular continua sendo útil, pois permite a visualização dos três lados essenciais e constituintes desse comércio — capital e produtos manufaturados britânicos ou americanos, força de trabalho da África Ocidental e mercadorias americanas (às vezes matérias-primas).

A época em que Postlethwayt escreveu, cerca de 4 milhões de africanos já tinham sido entregues por navios negreiros a portos do Atlântico ocidental. Como quase todos os Estados marítimos europeus, a Grã-Bretanha teve um papel importante nas primeiras fases do tráfico de escravos, concedendo privilégios e subsidiando o próprio patrão de Postlethwayt, a Companhia Real Africana, um monopólio comercial, em 1672. O tráfico de escravos era tão dispendioso e exigia tal concentração de recursos que, por si só, o capital privado não poderia financiá-lo inicialmente. A partir de princípios do século XVIII, os chamados comerciantes livres terminaram por triunfar sobre os monopólios regulamentados, mas só depois que o Estado ajudou a construir a infraestrutura para o tráfico. Na verdade, foi isso que mobilizou Postlethwayt a reivindicar compensações e apoio numa época desregulamentada.¹⁵

Os comerciantes britânicos e americanos tentavam a sorte num negócio que exigia grandes investimentos e implicava enormes riscos. Nos primeiros tempos, pequenos investidores e investidores medianos, inclusive artesãos, podiam ganhar dinheiro adquirindo cota-partes ou embarcando uma pequena carga num navio negreiro, mas já no século XVIII o comércio era fortemente controlado por comerciantes que tinham grandes somas de capital e, em sua maioria, experiência e conhecimento do negócio. Como escreveu John Lord Sheffield em 1790, isso queria dizer que o tráfico era um empreendimento de “homens de capital, e os eventuais aventureiros serão desestimulados a entrar

no negócio”. Os lucros desses grandes comerciantes podiam ser extraordinários, chegando a cem por cento sobre o investimento se tudo corresse bem, mas as perdas podiam ser igualmente imensas, por causa dos riscos de doença, insurreição, naufrágio e captura por corsários inimigos. A taxa média de lucro obtida por aqueles que investiam no tráfico de escravos no século XVIII ficava entre nove e dez por cento, o que era considerável, mas não excessivo para os padrões da época. Postlethwayt tinha esses lucros em mente, além de um grande sistema imperial, quando notou que a Grã-Bretanha, e na verdade todas as potências marítimas da Europa, estavam construindo uma “magnífica superestrutura de comércio americano e poder naval, assentada numa base africana” [itálicos no original].¹⁶

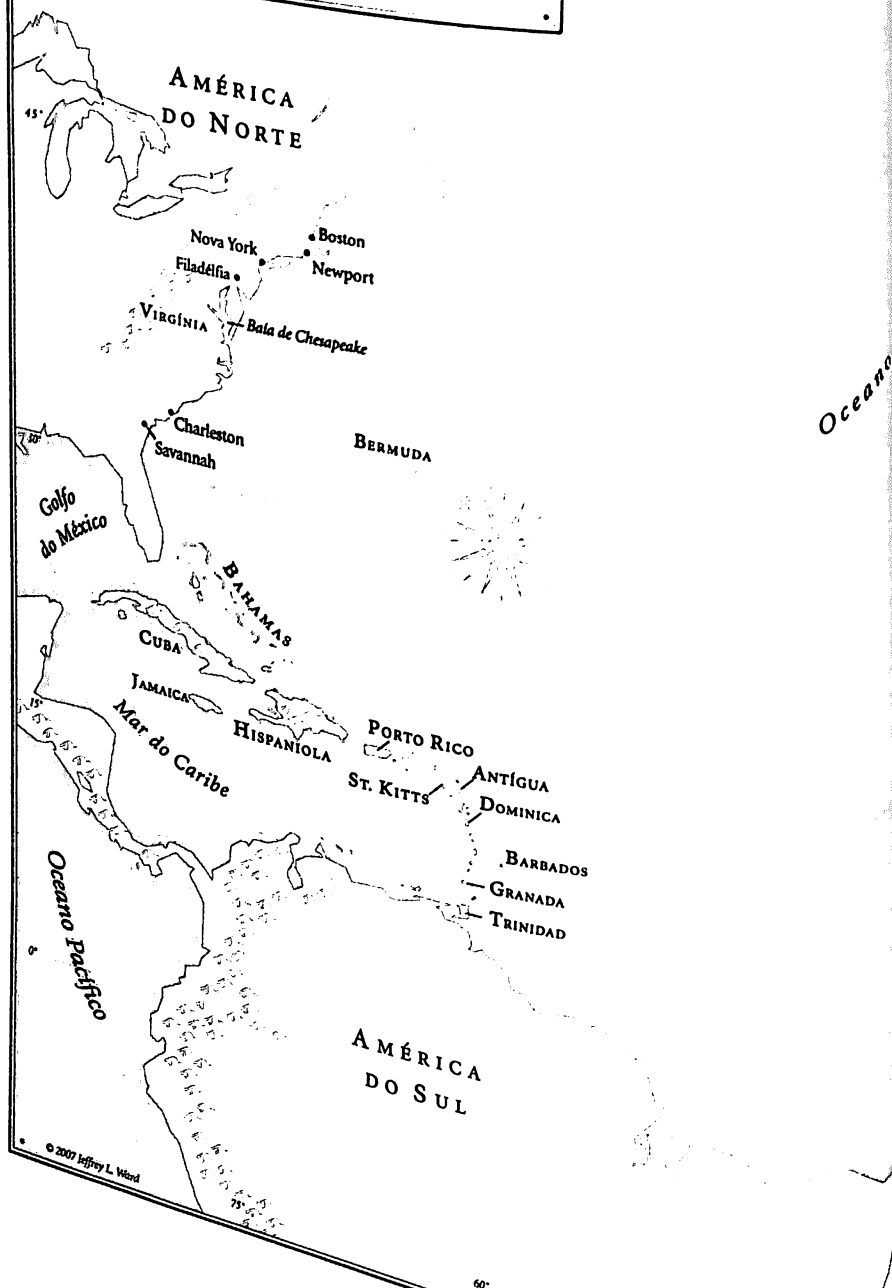
JOSEPH MANESTY: UM NAVIO NEGREIRO CONSTRUÍDO, 1745

O comerciante de Liverpool Joseph Manesty queria dois navios “para o comércio africano” e sabia exatamente como queria que fossem construídos. Ele escreveu para John Bannister, de Newport, Rhode Island, em 2 de agosto de 1745, para fazer uma encomenda do outro lado do Atlântico. Era um momento perigoso para os comerciantes, uma vez que a Inglaterra estava em guerra com a França e com a Espanha, e na verdade Manesty perdera, poucos meses antes, um navio negreiro novo, bem a propósito chamado *Chance*,* para um corsário francês. Ainda assim, os lucros eram tentadores, e homens como Manesty lideravam um movimento que fez de Liverpool o terceiro principal porto de tráfico de escravos do Atlântico britânico, atrás apenas de Londres e Bristol.¹⁷ Manesty desenvolveu um comércio intenso com a África ocidental entre 1745 e 1758, como principal proprietário de pelo menos nove navios (e proprietário minoritário de vários outros) e tendo a seu serviço o capitão John Newton.¹⁸ Ele escreveu a Bannister que “nenhum negócio [era] desenvolvido com mais disposição que o da África, e de forma muito racional” — grandes lucros! —, mas acrescentou que “os navios são tão escassos que não há nenhum disponível, por nenhum preço, do contrário eu teria fretado um nesta primavera”.¹⁹

A primeira recomendação de Manesty foi de que seus navios-prisão deve-

* Acaso, risco. (N. T.)

O ATLÂNTICO EM 1750



Atlântico

Oceano

GRÃ-BRETANHA
Bristol
Liverpool
Londres
PAÍSES BAIXOS
EUROPA

FRANÇA

PORTUGAL
ESPANHA

Mar Mediterrâneo

Açores

Madeira

Ilhas Canárias

ÁFRICA

Cabo Verde

SENEGÂMBIA

SERRA
LEOA

Cape Coast Castle

Baía de Benin

Costa de Barlavento

Costa do Ouro

Baía de Biafra

CAMARÕES

CONGO

ANGOLA

0 Milhas
0 Quilómetros
1000
1000

riam ser construídos com balizas “do melhor carvalho branco”. As florestas da Nova Inglaterra eram ricas em carvalho branco de alta qualidade, relativamente resistente ao apodrecimento, e Manesty queria usá-lo. Além disso, ele recomendava que se desse grande atenção à qualidade dos mastros. Cinco semanas depois, ele escreveu que “como ambos os navios se destinam à Guiné, deve-se dar toda a atenção à qualidade de seus mastros como um todo”. Na costa da África, não era fácil substituir um mastro quebrado, o que poderia pôr toda a viagem a perder.²⁰

Os navios, escreveu Manesty descendo aos menores detalhes, deviam “ter popa quadrada, dezessete metros de comprimento, sete de largura e porão de três metros de profundidade, com uma altura de 1,5 metro entre os conveses”, para o encarceramento dos escravos. O mastro principal devia ter dezoito metros de altura, a verga principal treze metros, o mastaréu principal nove metros; “e todos os outros mastros e vergas eram proporcionais”. Os navios usados no tráfico de escravos precisavam ser robustos e resistentes, por isso Manesty insistiu que ambos os navios deviam ser construídos com pesadas “pranchas boas e sólidas, de duas, cinco e três polegadas, com nós ou cintadas” (juntas espessas de madeira parafusadas no lado do navio) substanciais. Ele queria que as anteparas fossem uma “trave maciça” e que “a barrica da do convés superior tivesse catorze polegadas”. Os navios deviam ainda ser bem armados para se defender de corsários, embora o número de canhões não tenha sido especificado. No pós-escrito da carta, Manesty acrescentou “duas janelas de tiro na popa”.²¹

Manesty exigiu que os cascos dos navios negreiros fossem “medianos”, isto é, “cortantes” o bastante para dar velocidade e reduzir a duração da Passagem do Meio — diminuindo, portanto, a mortalidade entre os escravos — e “encorpados” o bastante para dar estabilidade e capacidade de carga, para suportar armamentos e as algumas vezes volumosas mercadorias da América para as costas africanas ou, na viagem de volta, das plantations da América para a Europa. Ele queria um navio encorpado que não balançasse muito, para reduzir os efeitos do movimento excessivo sobre a carga humana. Queria ainda que os costados dos navios se alargassem para cima “para carregar os negros mais comodamente entre os conveses”. Outra característica desejada era “o abaulamento na parte superior como nos outros conveses, para alimentar os negros no convés inferior, da proa à popa”. As balizas tinham de ser “deixadas elevadas

o bastante para servir de suporte para amuradas em toda a volta do navio”, em parte, provavelmente, para facilitar a colocação de redes visando a evitar que escravos suicidas se atirassem ao mar. Por fim, exigia que as embarcações tivessem revestimento que as protegesse contra os vermes que podiam perfurar os cascos nas águas tropicais da África. Ele encomendou um forro extra de tábuas de pinho forradas, como era de praxe, com alcatrão e crina de cavalo, para serem colocadas enquanto os navios ainda estivessem nos picadeiros. Posteriormente seriam revestidos com cobre.²²

Provavelmente em função da guerra e do risco de captura, Manesty escreveu que “queria investir o menos possível nos navios”. Ele queria “popas simples”, alhetas sem janelas, e pouco ou nenhum trabalho de marceneiro na cabine do capitão. Queria que tudo fosse feito da “forma mais adequadamente frugal”. Não se sabe quanto Manesty pagou pelos navios, mas Elizabeth Donnan observa que, em 1747, podia-se comprar um navio de Rhode Island a 24 libras, emissão antiga, por tonelada.²³ Em 1752, o preço já havia subido para 27 libras por tonelada no caso de chalupas, e para 34 libras por tonelada no caso de embarcações com “duas cobertas”. Em Swansea, no vizinho Massachusetts, onde também eram construídas embarcações, os preços eram cerca de um quinto menores. Supondo-se que sete libras, emissão antiga, correspondiam a uma libra esterlina e estimando que as embarcações de duas cobertas de Manesty deveriam ter a capacidade de carga de cerca de cem toneladas, cada uma teria custado pouco mais de quinhentas libras (aproximadamente 130 mil dólares, em valores de 2007). Preços de navios maiores chegariam a setecentas libras (182 mil dólares) e alguns a bem mais de mil libras (260 mil dólares). Não obstante, comparados ao valor das cargas que transportavam, os custos dos navios eram modestos.²⁴

Manesty descobriu que algumas peças essenciais para o navio eram bem mais baratas em Liverpool, por isso ele combinou de enviar “cordoalha, velas, âncoras, cavilhas”, além de uma carga para comércio. Em junho ele já despachara alguns dos materiais — “cravos e espigões” — e esperava que os carpinteiros que estavam trabalhando nos navios se dispusessem a “receber mercadorias que estavam trabalhando nos navios se dispusessem a”, sem dúvida porque os salários nas colônias americanas eram relativamente altos. Manesty sabia que o trabalho de construção dos navios levaria cerca de um ano, o que significava que estariam prontos em agosto de 1746. Ele enviaria um capitão para o primeiro navio em



abril do mesmo ano, para supervisionar os detalhes finais e levar o navio para a África, tão logo fosse possível. Em sua ânsia de traficar escravos, acrescentou: "Caso seja possível comprar imediatamente, a um preço baixo, do senhor ou de outra pessoa, um navio com as mesmas dimensões ou dimensões aproximadas dos navios encomendados, adequados para navegar para a África, eu poderia optar por mandar construir apenas um".²⁵

Manesty podia mandar construir seus navios negreiros em diversos lugares, ou simplesmente comprar um ou dois construídos para outras atividades e reformá-los para o tráfico de escravos. Grande parte dos comerciantes parece ter optado pela última alternativa, visto que a maioria dos navios usados no tráfico de escravos não tinha sido construída especificamente para tal fim. Chalupas, escunas, briges, embarcações de dois mastros e navios eram mais ou menos padronizados na década de 1720. Forma do casco, vela e cordoalhas haveriam de variar relativamente pouco nos cem anos seguintes, embora os navios mais rápidos e mais delgados viessem a ser preferidos em princípios do século XIX.²⁶

Se Manesty tivesse encomendado seus navios alguns anos antes, poderia ter ido a Londres ou Bristol, os mais importantes portos de tráfico de escravos em princípios do século XVIII. Mas, na época em que ele escreveu a Bannister, Liverpool estava eclipsando essas duas cidades tanto no tráfico de escravos quanto na construção de navios negreiros. À medida que a madeira ia escasseando, alguns comerciantes voltavam-se para os construtores de navios das colônias americanas, onde os preços eram mais baixos. Cada vez mais, os navios que participavam do tráfico americano eram, como diziam os comerciantes ingleses, "construídos na região das plantations". Eram construídos na Nova Inglaterra, principalmente em Rhode Island e Massachusetts; na parte mais setentrional do Sul, em Maryland e Virgínia; e, depois da década de 1760, no sudeste, principalmente na Carolina do Sul. Gozava de especial popularidade entre os traficantes de escravos a chalupa das Bermudas, construída com cedro-vermelho nativo, que era leve, forte e resistente à deterioração. Como as flores-tas de carvalhos no nordeste da América foram pouco a pouco exauridas ao longo do século XVIII, e o custo de mandar vir madeira para a costa aumentou, passou-se a preferir o pinho do sul. Com isso, muito da madeira usada nos navios negreiros era cortada por escravos, uma boa parte dos quais tinha cruzado o Atlântico em navios negreiros. Os construtores navais de Liverpool chegaram a

importar pinho de colônias escravistas da Virgínia e da Carolina, com o qual construíam navios negreiros em seus próprios estaleiros. Isso mostra uma das formas pelas quais a instituição da escravatura ajudava em sua própria reprodução, numa escala internacional. Os navios traziam os trabalhadores que cortavam a madeira para fazer mais navios.²⁷

Os armadores de Liverpool, que logo haveria de se tornar a capital do tráfico de escravos, começaram a construir navios especialmente para esse fim por volta de 1750. A construção naval tinha papel crucial na prosperidade comercial da cidade havia muito, e, à medida que os comerciantes locais investiam mais pesadamente no tráfico de escravos, encomendavam navios aos armadores locais. Em 1792 havia nove estaleiros para a construção de navios e mais três para a construção de embarcações menores. Muitos navios eram construídos na "laguna", uma angra do rio Mersey. Nas duas últimas décadas antes da abolição (1787-1808), construíram-se em Liverpool 469 embarcações, uma média de 21 por ano. (O estaleiro mais conceituado — e, para os comerciantes, o que mais inspirava confiança — era o Humble & Hurry, de propriedade de Michael Humblé e William Hurry.) Na década de 1780, o movimento abolicionista conseguiu pôr em xeque, em termos políticos, a construção de navios na base mais forte do tráfico de escravos. William Rathbone, um destacado comerciante quacre, recusava-se a fornecer madeira a estaleiros que constríssem navios negreiros. Não obstante, continuou-se a construir navios negreiros em Liverpool até a data da abolição, depois do que os navios tiveram de ser reformados para servir a outros fins.²⁸

Nicholas Pocock, um ex-marinheiro que se tornou artista, fez o desenho de um estaleiro de Bristol, de propriedade do mestre construtor Sydenham Teast, em 1760. Não é muito claro se algumas das embarcações representadas eram navios negreiros, mas não há dúvida de que, à época, Bristol estava profundamente envolvida no tráfico de escravos, e de que o próprio Teast investia nesse negócio. Com base no seu trabalho, pode-se imaginar o pequeno exército de trabalhadores necessário para construir um navio negreiro, principalmente de tamanho médio, de duzentas toneladas. O mestre construtor dirigia a uma tarefa complexa em que se empregavam dezenas de trabalhadores e que começava com a montagem da quilha e a fixação das balizas. À medida que o casco ia se expandindo, construíam-se andaimes à sua volta, de modo que se pudesse proceder ao entabuamento e carenagem nas partes interna e externa. Calafates

enchiam as juntas entre as pranchas com estopa (fibra de cânhamo cardado). Tão logo o casco ficava pronto, chegavam novos artesãos, e a azáfama aumentava ainda mais. Marceneiros construíam alcatrates e davam o acabamento interno. Ferreiros faziam o seu trabalho (e depois embarcavam as âncoras). Pedreiros assentavam os tijolos que serviam de base à cozinha (o navio negreiro precisava de fornos e lareiras especiais), enquanto o funileiro revestia os embornais, e um vidraceiro instalava os vidros nas janelas de popa. Mastros, roldanas e cordoalhas exigiam o trabalho de profissionais especializados; vinham então os aparelhadores desempenhar sua função. Fabricantes de velas forneciam a lona, fabricantes de barcos embarcavam o escalor e a lancha de bordo, com remos feitos por peritos nesse ofício. Tanoeiros forneciam os barris para o acondicionamento de cargas, provisões e água. Dependendo das exigências de decoração e luxo do comprador, vinham então os pintores, entalhadores de madeira e os encarregados do acabamento. Por fim chegavam os açougueiros, padeiros e cervejeiros para aprovisionar o navio.²⁹

A construção de embarcações era uma arte antiga na qual conhecimento altamente especializado era transmitido, ao longo dos séculos, pelos mestres do ofício. Em boa parte do século XVIII, os construtores navais ainda construíam “no olho” ou a partir de modelos. Em decorrência disso, chegou aos nossos dias um número relativamente pequeno de desenhos em escala de embarcações desse período. Os construtores navais usavam obras publicadas, como a de William Sutherland *The shipbuilder's assistant* (1711) e *Britain's glory, or shipbuilding unvail'd, being a general director for building and compleating the said machines* (1729), que tiveram grande influência. Outros autores bastante lidos foram John Hardingham, Mungo Murray, Fredrik Henrik ap Chapman, Marmaduke Stalkartt, William Hutchinson, David Steel e Thomas Gordon.³⁰ A construção naval era uma verdadeira arte internacional, pois os construtores mudavam-se de um lugar para outro, para grande aborrecimento dos governos. E, mais importante, os próprios navios deslocavam-se continuamente, tornando relativamente fácil a transferência das artes do ofício, de conhecimento e de tecnologia. Os armadores estudavam rotineiramente as embarcações produzidas em outros países para se manter sempre em dia com os avanços tecnológicos. Isso ajudava a difundir uma uniformidade geral de modelo e produção. No século XVIII, os navios negreiros de todos os países da Europa eram mais ou menos similares em termos de modelo e construção.³¹

Não obstante, a “ciência” insinuava-se pouco a pouco nesse ofício, como sugerido pela entrada “construção naval”, na edição de 1780 do *Universal dictionary of the marine*, de William Falconer, e pela fundação, em 1791, da Sociedade para o Aperfeiçoamento da Construção Naval, com o objetivo de reunir e difundir informação científica, dentro das fronteiras do país, sobre grande variedade de temas. A sociedade publicava trabalhos com um amplo leque de temas: de assuntos náuticos, passando por táticas e defesa militar, até física (dos fluidos e da matéria), além de matemática (tabelas). Ela organizava concursos e oferecia prêmios para propostas científicas sobre o cálculo da tonelagem de navios, técnicas de fortalecimento da estrutura dos navios, para se livrar da água acumulada nos porões, para tornar proporcionais mastros e vergas, para evitar e controlar o fogo e para o salvamento de embarcações em vias de naufragar. Ela pretendia estimular o estudo das “leis relativas ao deslocamento de corpos na água com diferentes velocidades”. A ciência também se manifestava em termos gráficos, uma vez que os desenhos de navios adquiriram proporções mais precisas e maior perspectiva, como se observa na imagem do negreiro *Brooks*.³²

CAPITÃO ANTHONY FOX: A TRIPULAÇÃO DE UM NAVIO NEGREIRO, 1748

Um documento um tanto fora do comum, preservado no arquivo da Society of Merchant Venturers, de Bristol, dá uma visão bastante abrangente da tripulação de um navio negreiro, chamado *Peggy*, em sua viagem para a África, iniciada em 13 de agosto de 1748. O capitão Anthony Fox redigiu “Uma descrição dos homens pertencentes ao brigue *Peggy*” (embarcação de dois mastros), com abundantes informações sobre ele próprio e sobre seus 38 homens. Suas idades variavam entre quinze e 42 anos. O capitão Fox e dois outros homens eram os mais velhos a bordo. A média de idade era de 26 anos e, no que tange aos marinheiros comuns, seria ainda mais baixa, se excluíssemos as idades dos mais graduados, em geral mais velhos. (Não obstante todas as informações que registrou, Fox não indicou as funções que os homens desempenhavam.) Apesar de sua relativa juventude, quase um terço da tripulação — vinte, de um total de 39 — sofreria uma morte prematura durante a viagem. O capitão Fox mencionou também o “tamanho” dos homens, querendo com isso indicar a altura.

Talvez o cuidado de fazer esse registro se devesse ao fato de que ele era o homem mais alto a bordo, com 1,78 metro. A altura média era 1,68 metro.³³

Os homens a bordo do *Peggy* eram muito viajados. Uma das colunas do relatório do capitão Fox tinha a rubrica “onde nasceu”, em vez do costumeiro “local de residência”. Em sua maioria, os homens que compunham a tripulação do *Peggy* eram de cidades portuárias da Grã-Bretanha, mas abrangendo uma vasta área, que incluía Inglaterra, País de Gales, Escócia e Irlanda. Alguns eram procedentes de além-mar — havia quatro suecos no navio, e outros da Holanda, de Gênova e da Guiné. O capitão Fox nascera em Montserrat. Os tripulantes tinham viajado em vários navios mercantes e da Marinha, da Grã-Bretanha para a África, para as Antilhas, América do Norte, Índias Orientais, além do Mediterrâneo, principalmente Turquia. Vários homens tinham sido desmobilizados depois da Guerra de Sucessão Austríaca em 1748. Entre os navios em que haviam trabalhado antes estavam belonaves como o *HMS Russell*, *HMS Devonshire*, *HMS Torbay* e *HMS Launceston*. Um dos homens servira no “*Salamander Bomb*”. O marinheiro africano John Goodboy tinha navegado no “navio de guerra *Defiance*”.

Fox também registrou a “aparência e cor da pele”, provavelmente para identificar fugitivos, caso houvesse necessidade disso no curso da viagem. O capitão utilizou apenas duas categorias para esse critério: “morenos” e “escuros”. A maioria dos membros da tripulação era morena, inclusive o próprio capitão. Entre os que ele classificou como escuros estavam Robert Murray, da Escócia, Peter Dunfry, da Irlanda, Perato Bartholomew, de Gênova, e o africano John Goodboy.

A divisão de trabalho no navio negreiro de Fox devia ser semelhante à que predominava em todas as embarcações de alto-mar no século XVIII, com pequenas variações. Um navio negreiro típico tinha um capitão, um primeiro e um segundo pilotos, um médico, um carpinteiro, um contramestre, um artilheiro (ou armeiro), muitas vezes um tanoeiro (fabricante de tonéis), um cozinheiro, dez a doze marujos, um punhado de marinheiros de primeira viagem e um ou dois grumetes. Os navios maiores poderiam ter um terceiro e até um quarto piloto, auxiliares para o médico e para os vários trabalhadores especializados, principalmente o carpinteiro e o armeiro, e mais alguns marinheiros e aprendizes. Os aspectos específicos dos navios negreiros eram o número de imediatos, a necessidade de um médico e o número de marujos e marinheiros iniciantes.

Esses membros adicionais da tripulação refletiam os riscos especiais do tráfico de escravos, a necessidade de maior número de pessoas para vigiar os escravos e para fazer frente à mortalidade na costa africana e na Passagem do Meio. A divisão das tarefas distribuía responsabilidades e estruturava as relações de trabalho entre os membros da tripulação, formando uma hierarquia de papéis laborais e uma escala correspondente de salários. Um navio negreiro, como um navio de guerra, exigia uma grande variedade de habilidades. Era “uma máquina grande e difícil demais” para ser manejada por iniciantes.³⁴

A organização do trabalho no navio negreiro começava com o capitão, a primeira pessoa a ser contratada e a última a ser dispensada pelo proprietário do navio ao fim da viagem. Era o representante do mercador e de seu capital durante todo o curso da viagem. Sua função era “dirigir o trabalho de navegação e tudo o que se refere à carga (do navio), viagem, marujos etc.”. Ele contratava a tripulação, providenciava os mantimentos do navio, supervisionava o embarque da carga inicial e cuidava de todos os negócios relativos à viagem, desde a compra dos escravos na África até sua venda nas Américas. Era quem se encarregava da navegação, fazia a medida das distâncias e dava as ordens de trabalho. Nos navios menores, encarregava-se de um dos dois turnos de vigia. Ele era o soberano daquele mundo de madeira. Possuía uma autoridade quase absoluta e a exercia sempre que julgava necessário para manter a ordem social a bordo do navio.

A maioria dos navios negreiros tinha pelo menos dois pilotos, porque o risco de morte exigia que houvesse a bordo várias pessoas que conhecessem navegação. O piloto principal era o segundo na cadeia de comando, embora com poderes bem inferiores aos do capitão. Ele comandava um turno de vigia e, no restante do tempo, acompanhava o funcionamento básico do navio, sua rotina diária, e punha a tripulação para trabalhar. Responsabilizava-se também pela segurança da embarcação, cuidando para que os escravos estivessem bem sob controle, ao mesmo tempo em que supervisionava a alimentação, os exercícios e a saúde destes. Muitas vezes assumia a responsabilidade de “enfiar” os cativos no convés inferior. Nas regiões da África em que o tráfico se fazia com barcos, ele assumia o comando de um deles, o que implica dizer que, frequentemente, era quem dirigia a negociação, comprava escravos e os transportava para o navio.

O capitão William Snelgrave discorreu sobre a maioria dessas responsabi-

lidades em “Instruções para um primeiro piloto quando a caminho de Uidá”, escrito para o piloto John Magnus em 1727. Sua principal preocupação era com a segurança. Ele recomendava um controle estrito, especialmente dos “escravos brutos e robustos”. Verifique com atenção seus grilhões; coloque sentinelas e instrua-os a disparar suas armas à hora da refeição da noite (para prevenir “insurreição”); cuide para que nenhum roube o escaler ou se lance ao mar. Armazene as provisões com segurança e asseio; ferva bem o “*dub-a-dab*” dos escravos (uma mistura de favas, arroz e milho) para que eles não fiquem doentes; e dê-lhes água três vezes por dia, tabaco uma vez por semana e um gole de aguardente de milho nas manhãs frias. Durante as noites, divirta-os com música e dança. Ele sugeria que os escravos fossem postos para limpar entre os conveses e que lhes dessem “um trago todo dia que trabalhassem bem”. Caso surgissem casos de varíola entre os escravos, dever-se-ia isolar o doente de imediato, para evitar o contágio. Se os marujos adoecessem, era preciso lhes dar uma alimentação especial — açúcar, manteiga, mingau de aveia. Ele acrescentou: “Quando algum escravo morrer, que o sr. Willson, mais um piloto, estejam presentes na hora de lançá-lo à água: e que se anote o dia do mês e a doença de que morreu”. No caso de morte de um marujo, “que se faça um levantamento dos bens que deixou e que se guardem as suas coisas em seu baú”. O piloto principal tinha muitas responsabilidades, da mesma forma que, em grau decrescente, o segundo, o terceiro e o quarto pilotos, em seguida.³⁵

A árdua tarefa do médico era manter a tripulação e os escravos vivos durante toda a travessia do Atlântico. Ele acompanhava a compra dos escravos, examinando cada um deles cuidadosamente para detectar sinais de doença ou debilidade, pois sabia que os mais saudáveis teriam mais chances de sobreviver à permanência na costa africana e à Passagem do Meio e ainda alcançariam preços mais altos na América. Quando os escravos já estavam embarcados, o médico cuidava deles diariamente, tentava dar alento a suas queixas, diagnosticava enfermidades e prescrevia remédios. Ele cuidava igualmente da tripulação, que também padecia de um sem-número de enfermidades a partir do momento em que cruzava a patogênica barreira de recifes, aproximando-se da África ocidental. Em princípios do século XVIII, apenas os navios maiores levavam um médico; ao longo do mesmo século, os navios negreiros americanos, menores e mais rápidos, em sua maioria de Rhode Island, raramente dispunham de médico a bordo, levando, em vez disso, um “livro de receitas” com informações sobre

medicamentos para ser usado pelo capitão. Depois da aprovação da Lei de Dolben, ou Lei do Transporte de Escravos, em 1788, todos os navios negreiros britânicos eram obrigados a ter um médico a bordo, e este deveria manter um registro das doenças e das mortes ocorridas durante a viagem.³⁶

O carpinteiro, um especialista de grande importância nesse mundo de madeira, era responsável pelo bom estado da estrutura do navio e de suas diversas partes. Ele checava o casco regularmente, introduzia calafeto e bujões de madeira nas juntas das pranchas para manter o navio impermeabilizado. Além disso, consertava mastros, vergas e a maquinaria. Era quem dava ao navio negreiro várias de suas características distintivas. Durante a viagem de ida, ele construía a barricada no convés superior e as anteparas e plataformas no convés inferior, efetivamente transformando um navio mercante comum num navio negreiro. Ele prestava especial atenção à chalupa e ao iole, principalmente quando eles tinham uma função importante no tráfico, como por exemplo na Costa de Barlavento. O carpinteiro aprendera o seu ofício trabalhando como aprendiz e às vezes treinava um companheiro no navio.

O pessoal de segundo escalão da tripulação e trabalhadores especializados incluía o contramestre, o armeiro, o tanoeiro e o cozinheiro. O contramestre, assim como o piloto, era uma espécie de capataz. Era o responsável pelo cordame, pela manutenção dos cabos e âncoras, e, em alguns navios, as escravas ficavam sob sua guarda. O artilheiro, ou armeiro, era responsável pelas armas de fogo, pela munição, artilharia, fechaduras e correntes. Seu trabalho era fundamental para uma época em que o próprio tráfico era considerado por muitos uma forma de guerra e para uma embarcação que, na verdade, funcionava como uma prisão flutuante. O tanoeiro construía e reparava os tonéis e os barris em que muitas mercadorias (principalmente açúcar e tabaco) eram transportadas e conservadas, da mesma forma que alimentos e, em especial, água; além desses, ele podia executar também outros trabalhos com madeira. No navio negreiro, assim como em outras embarcações, às vezes o cozinheiro era um velho marinheiro que já tivera dias melhores, mas que agora não tinha condições de subir às gáveas nem de fazer trabalhos fisicamente pesados. Ou podia ser, também, um afro-americano, tendo, no século XVIII, surgido e se tornado familiar em todos os tipos de embarcações, inclusive nos navios negreiros, a figura do “cozinheiro negro”. Seu trabalho era árduo, pois ele tinha de alimentar até trezentas ou quatrocentas pessoas duas vezes por dia. Dependendo da tripu-

lação e provavelmente também dos escravos (se tivéssemos alguma evidência do ponto de vista deles), o cozinheiro não seria considerado um trabalhador “com habilidades especiais”.

O marinheiro comum era uma pessoa treinada para manejar um navio — “*hand, reef, and steer*” [ferrar as velas, graduar adequadamente sua exposição ao vento e saber conduzir a embarcação valendo-se de um remo com função de leme], como dizia o velho ditado. Ele sabia subir e descer os degraus da enxárcia, desfraldar as velas, atar e fazer costura em cabos e conduzir o navio. Em 1700, as atividades marítimas eram praticamente as mesmas em toda parte. Os marujos iam de um navio a outro e descobriam que as tarefas a serem cumpridas e as habilidades requeridas eram basicamente as mesmas. Um “marinheiro qualificado” sabia fazer todo o trabalho do navio, em suas mínimas particularidades. Os navios negreiros também levavam a bordo, recebendo salários mais baixos, “marujos comuns”, em geral homens mais jovens e menos experientes que ainda estavam se iniciando nos mistérios de um trabalho perigoso. O marujo do navio negreiro exercia também as funções de carcereiro. Ele passava muito tempo inspecionando e vigiando os escravos enquanto estes tomavam banho, comiam, dançavam e permaneciam no convés superior. Esse era o trabalho rotineiro do navio.

A maioria dos navios negreiros, especialmente a partir de 1750, levava a bordo gente sem nenhuma experiência do mar. Eram pessoas jovens e sem instrução, às vezes do campo, às vezes da cidade, que se engajavam no tráfico quando escasseavam os empregos na zona costeira, como muitas vezes era o caso em tempos de paz. Seu trabalho consistia principalmente em vigiar os escravos, embora também fossem utilizados para qualquer trabalho braçal pouco qualificado, tanto a bordo quanto em terra. No curso da viagem iam aprendendo a fazer os trabalhos requeridos no navio, e, ao cabo de duas ou três viagens, ascendiam ao status de marinheiros comuns. Antes disso, na hierarquia do navio estavam acima apenas dos meninos aprendizes. Estes — em geral em número de um, dois ou três, e com idades entre oito e catorze anos — estavam sendo “criados para o mar”, na qualidade de aprendizes, normalmente servindo ao próprio capitão. Como Samuel Robinson, eles faziam trabalhos desprezíveis e eram objeto de não poucas brincadeiras pesadas e mesmo de crueldade.

Uma embarcação praticamente de qualquer tamanho podia se transformar em um navio negreiro, como descobriu Thomas Clarkson, para seu completo espanto, em junho de 1787. Ele viajara de Londres a Bristol para colher dados sobre o tráfico de escravos. Estava interessado principalmente na “construção e dimensões” dos navios e na prática de amontoar os corpos dos futuros trabalhadores das plantations. Visto que poucos meses antes estivera a bordo do *Fly*, do capitão Colley, um navio de duzentas toneladas, mais ou menos típico, que ancorara no Tâmbisa, Clarkson tinha em mente uma ideia muito clara do que era um navio negreiro. Ele ficou chocado ao descobrir em Bristol “duas pequenas chalupas” que estavam se equipando para ir à África. Uma das embarcações era de apenas 25 toneladas; seu comandante pretendia apreender setenta escravos. A outra era ainda menor, de onze toneladas, e iria embarcar apenas trinta escravos. Um dos companheiros de Clarkson explicou que as embarcações desse porte às vezes serviam como tênderes, barcos que percorriam rios costeiros da África Ocidental, recolhiam três ou quatro escravos de cada vez e os levavam aos navios maiores ancorados a certa distância da costa, que os conduziam ao Novo Mundo. Mas aquelas embarcações descobertas por Clarkson, apesar de minúsculas, se autoproclamavam negreiras e iriam transportar seus próprios escravos para as Antilhas.³⁷

Clarkson não acreditou no que ouviu. Ele chegou a imaginar que seus informantes pretendiam levá-lo a fazer declarações absurdas e facilmente refutáveis sobre o tráfico de escravos, para com isso “prejudicar a grande causa que eu tinha abraçado”. Foi informado de que uma das embarcações fora construída no rio Severn como “barco de passeio, com capacidade de acomodar apenas seis pessoas”, e que uma das duas, senão ambas, seria vendida para esse fim depois de entregar os escravos nas Antilhas. Clarkson resolveu medir as duas embarcações e pedir a um de seus companheiros que encontrasse seu construtor para que também informasse sobre suas medidas. A informação oficial coincidiu com as medidas feitas por Clarkson. Na embarcação maior, a área onde os escravos iriam ficar encarcerados tinha 9,5 metros de comprimento por três de largura, estreitando-se para 1,5 metro nas extremidades. Pelos seus cálculos, cada escravo disporia de 0,28 metro quadrado. Na embarcação menor, o alojamento dos

escravos tinha 6,7 metros de comprimento e 2,4 metros (afilando-se para 1,2 metro) de largura. A altura medida entre a quilha e o tabuado do piso do convés era de 1,7 metro, mas 0,9 metro eram ocupados por “lastro, carga e provisões”, sobrando para cada um dos trinta escravos 0,37 metro quadrado e cerca de 0,20 m de espaço vertical. Ainda recusando-se a acreditar naquilo, Clarkson pediu a quatro pessoas diferentes que procurassem confirmar se, de fato, as duas embarcações estavam de partida para a África. Os quatro confirmaram a veracidade da informação e, com efeito, o próprio Clarkson logo teve a mesma confirmação ao consultar documentos oficiais da alfândega de Bristol.³⁸

Clarkson teria ficado ainda mais atônito se descobrisse que a embarcação de onze toneladas que vira não era a menor de que se tinha registro. Uma embarcação de dez toneladas chamada *Hesketh* navegara de Liverpool para a Costa de Barlavento e transportara trinta escravos para St. Kitts em 1761, e embarcações do mesmo tamanho levavam escravos para Cuba e para o Brasil em meados do século XIX. Duas embarcações de onze toneladas, o *Sally* e o *Adventure*, fizeram viagens de Rhode Island para a África em 1764 e 1770. Como Clarkson veio a descobrir, mesmo a menor das embarcações podia funcionar como um navio negreiro.³⁹

No outro extremo do espectro encontrava-se o *Parr*, um monstrengo de 566 toneladas construído por John Wright em Liverpool em 1797, que tinha esse nome por pertencer a Thomas e John Parr, membros de uma eminente família local de traficantes de escravos. Era um navio de popa quadrada, dois convéses de trinta metros de comprimento por 9,7 de largura, com três mastros, com ornatos de alhetas, tendo como caranca de proa uma figura de mulher. O navio era fortemente armado, ostentando vinte caronadas de calibre dezoito e vinte de calibre doze.* Um contemporâneo observou: “Essa embarcação é considerada muito bonita e a maior que já se viu partir deste porto para o tráfico na África, para o qual foi projetada”. Construído para acomodar setecentos escravos e requerendo uma tripulação de cem marujos, o *Parr* provou ser o maior navio negreiro não apenas de Liverpool, mas também de todo o Atlântico britânico. Não obstante, teve um fim súbito e terrível não muito depois que Wright e seu grupo de construtores navais o lançaram ao mar. Num comércio que cha-

* Calibre: até o século XIX, o termo indicava o peso, expresso em libras, de projétil de arma de fogo. (N. T.)

mara a atenção por suas catástrofes humanas, o *Parr* sofreu uma das maiores de todas: em 1798, em sua primeira viagem, com destino à baía de Biafra, e em particular Bonny, após o capitão David Christian ter chegado à costa e embarcado cerca de duzentos escravos, o navio explodiu, matando todos a bordo. A causa da explosão é desconhecida.⁴⁰

Se a pequena chalupa de onze toneladas encontrada por Clarkson representava um extremo do espectro, e o maciço *Parr*, o outro, quais seriam as embarcações mais comuns em termos de modelo e tamanho? Os traficantes de escravos da Grã-Bretanha e da América usavam com mais frequência a chalupa, a escuna, o brigue, o bergantim, a barca e o navio (termo que designava tanto um tipo específico quanto embarcações em geral). Os navios negreiros costumavam ser medianos em tamanho e capacidade de carga: eram menores que os navios usados no comércio com as Índias Orientais e com as Antilhas, aproximadamente do mesmo tamanho que os que navegavam rumo ao Mediterrâneo e maiores que os usados nos comércios norte-europeu e costeiro. Como quase todas as embarcações comerciais do século XVIII, tenderam a aumentar de tamanho com o passar do tempo, se bem que essa tendência tenha sido mais notável em Bristol, em Londres e especialmente em Liverpool do que no Novo Mundo. Os traficantes de escravos americanos e seus capitães preferiam embarcações menores, principalmente chalupas e escunas, que exigiam tripulações menores, carregavam menos escravos e podiam ser reunidas mais rapidamente, em estas menores na costa africana. Os comerciantes britânicos preferiam embarcações um tanto maiores, que, embora requeressem maior coordenação logística, prometiam lucros superiores ao mesmo tempo em que ofereciam algumas das vantagens das embarcações americanas menores. Embarcações construídas para determinado porto podiam não se adequar a outros, como os traficantes de escravos de Liverpool deixaram claro em 1774, ao afirmar que o navio de escravos de Liverpool deixaram claro em 1774, ao afirmar que o navio negreiro americano *Deborah*, “embora tenha sido construído da forma costumeira para o comércio de Rhode Island para a África”, provavelmente para transportar rum, “não serviria de modo nenhum para o comércio baseado em Liverpool”.⁴¹

A menor embarcação que Clarkson viu foi uma chalupa, que não era muito incomum no tráfico de escravos, especialmente saindo de portos americanos. A chalupa normalmente variava entre 25 e 75 toneladas, tinha apenas canos. A chalupa normalmente variava entre 25 e 75 toneladas, tinha apenas um mastro, massame de proa a popa, e uma vela-mestra presa “no ponto mais

alto do mastro e, embaixo, a um botaló, o que lhe dava uma grande mobilidade". Ela era bem rápida na água e fácil de manobrar, com calado raso, deslocamento leve, exigindo uma modesta tripulação de cinco a dez homens. Um exemplo desse tipo de embarcação aparece no *Newport Mercury* (Rhode Island), em 7 de janeiro de 1765. Ali se anunciava a venda de "uma CHALUPA de cerca de cinqüenta toneladas, totalmente adaptada para funcionar como navio negreiro, com todos os seus equipamentos e também alguns rapazes negros".⁴² O capitão William Shearer deu uma descrição mais detalhada depois que sua chalupa *Nancy* foi tomada por uma tripulação amotinada no rio Gâmbia, em abril de 1753. Construída em Connecticut apenas nove meses antes e com setenta toneladas, de cintura alta e popa quadrada, tinha seis janelas de ar de cada lado, levava quatro canhões pequenos e tinha o leme manobrado por um timão. Quase toda a parte exterior era pintada de preto. A popa era amarela, combinando com as cortinas da cabine e com um pequeno friso contíguo. Havia outro friso cor de pérola; a área em volta das janelas de ar e do alforje era listrada de vermelho-vivo. O capitão Shearer acrescentou que na embarcação "não há registro nem documentos alfandegários relativos à carga", talvez porque a tripulação os tivesse destruído. Seu comentário final foi de que o *Nancy* era "uma embarcação que funciona excelentemente e navega muito bem, tanto com vento favorável quanto com vento contrário".⁴³

No tráfico de escravos eram comuns as embarcações de dois mastros. A escuna, que surgiu nos estaleiros americanos em princípios do século XVIII, é bem exemplificada pela *Betsy*, vendida num leilão público em Crafts North Wharf, Charleston, Carolina do Sul, em 1796. Descreviam-na como sendo "uma boa embarcação de dois conveses, bem calculada para a função de navio negreiro, com capacidade de noventa toneladas, e que pode fazer-se ao mar imediatamente, pois está em boas condições". O bergantim e o brigue, cujos cascos tinham a mesma forma, mas aprestos diferentes, eram bastante populares no tráfico de escravos, graças, em grande parte, ao seu tamanho médio. Eles tinham capacidade entre trinta e 150 toneladas, sendo que a média dos navios negreiros estava por volta de cem toneladas. Embarcações desse tamanho muitas vezes tinham mais espaço na coberta e mais espaço aéreo por tonelada do que navios maiores, como observou Sir Jeremiah Fitzpatrick, médico, em 1797.⁴⁴

Segundo William Falconer, o compilador de um dos maiores dicionários

de termos náuticos do século XVIII, o navio pertencia "à primeira classe de embarcações que navegam no oceano". Era a maior das embarcações usadas no tráfico de escravos, combinando boa velocidade com grande espaço para carga. Tinha três mastros, cada um dos quais com um mastro real, um mastaréu e provavelmente um mastaréu de joanete. Em sua qualidade de belonave, o navio era uma espécie de "fortaleza ou cidadela móvel", que levava uma bateria de canhões e possuía enorme poder de destruição. Já como navio mercante, tinha maior diversidade de tamanhos, variando de cem até quinhentas toneladas ou até mais, como o *Parr*, e capacidade para transportar de setecentos a oitocentos escravos. A média dos navios negreiros era do tamanho do primeiro visto por *Clarkson*, de duzentas toneladas, como o *Fly*. Não muito longe desse padrão estava o *Eliza*, que foi vendido em leilão público na Carolina Coffee House, em Charleston, em 7 de maio de 1800. Exposto no cais Goyer "com todos os seus acessórios", para ser visto pelos potenciais compradores, estava o navio de 230 toneladas, com quilha de cobre, "capacidade para levar doze canhões, um veleiro notavelmente veloz, bem adaptado para o comércio nas rotas da África ou das Antilhas, muitíssimo bem equipado, podendo fazer-se ao mar a baixo custo".⁴⁵

À medida que o tráfico de escravos crescia e mudava ao longo dos anos, o navio negreiro evoluía. A maioria dos navios negreiros era composta de veleiros típicos de sua época, não tendo sido construídos especificamente para o tráfico de escravos. Embarcações de vários tamanhos e tipos continuaram em uso no tráfico por todo o período que vai de 1700 a 1808, mas, a partir de 1750, surgiu um navio mais especializado no tráfico de escravos, oriundo principalmente dos estaleiros de Liverpool. Ele era maior e tinha características especiais: janelas de ar, fundo de cobre, mais espaço entre os conveses. O navio sofreu outras modificações no final da década de 1780, como consequência das pressões do movimento abolicionista e da reforma da legislação, efetuada pelo Parlamento, que determinava um cuidado maior com a saúde e com o tratamento tanto de escravos como de marujos. O navio negreiro, como o sabiam Malachy Postlethwayt, Joseph Manesty, Abraham Fox e Thomas Clarkson a partir de suas diferentes perspectivas, constituía uma das mais importantes tecnologias da época.

John Riland leu a carta de seu pai com horror crescente. Corria o ano de 1801, e chegara a hora de o jovem voltar para a fazenda da família na Jamaica, depois de concluir os estudos em Christ Church, Oxford. O pai lhe dava instruções precisas: ele deveria viajar de Oxford para Liverpool, onde faria a reserva de uma cabine num navio negreiro. De lá partiria para a Costa de Barlavento, na África, observaria a compra e o embarque de uma “carga viva” de escravos, e então cruzaria o Atlântico com eles, até Port Royal, Jamaica. O jovem Riland tomara contato com ideias abolicionistas e agora tinha sérias dúvidas quanto ao comércio de carne humana; ele não tinha o menor desejo, como escreveu, “de ficar preso num leprosário flutuante, com uma multidão de escravos infelizes e doentes”. Ficou mais aliviado ao ouvir o comentário de um colega de classe de que as informações recentes divulgadas pelos abolicionistas sobre a Passagem do Meio e os navios negreiros eram “abominavelmente exageradas”.⁴⁶

Aconteceu então que Riland pai, assim como o filho, começara a desconfiar da legitimidade da escravidão. Ao que parece, sua consciência cristã alertou-o de que o jovem que herdaria a propriedade da família deveria ter uma visão direta, sem intermediários, do que significava o tráfico de escravos. O zeloso filho fez como o patriarca lhe ordenara. Foi para Liverpool e viajou como passageiro privilegiado com um certo “Capitão Y...”, a bordo do navio deste, o *Liberty*. Riland valeu-se da experiência para fazer uma das mais detalhadas descrições sobre um navio negreiro jamais escritas.⁴⁷

Quando Riland pisou no navio que iria para a África e cruzaria o Atlântico, o capitão, ao que parece, sabia que o jovem não via o tráfico de escravos com bons olhos. Por isso, o homem no comando do negreiro estava determinado a apresentar o navio e suas rotinas da perspectiva mais favorável possível. Tentou, escreveu Riland, “amenizar as circunstâncias revoltantes que ele sabia iriam se revelar quando do nosso desembarque [na África]; fez o mesmo durante nossa permanência na costa e em nossa viagem subsequente para a Jamaica”. Relatou a compra de mais de duzentos escravos, os corpos apinhados no navio, a inevitável doença e morte. O capitão também procurou instruir seu jovem passageiro. Noite após noite, ele se sentava em sua cabine (onde Riland dormia e fazia as refeições), con-

versando à fraca luz de lanternas oscilantes, explicando pacientemente que, para “os filhos de Cam”, era benéfico serem mandados para plantations americanas, como a de propriedade do pai de Riland.

Logo depois de terminar de recolher sua “carga viva” na costa africana, o capitão disse a Riland que agora ele ia ver que “um navio negreiro era muito diferente da imagem que dele se fazia”. Aludia à propaganda abolicionista que mudara a opinião pública na Inglaterra e no exterior. Contrariando a onda antiescravocrata, iria mostrar ao seu passageiro “os escravos regozijando-se com sua feliz condição”. Para demonstrar o que afirmava, o capitão aproximou-se das escravas que estavam a bordo e dirigiu-lhes algumas palavras, “ao que elas responderam com três vivas e um riso ruidoso”. Então ele avançou pelo convés superior e “disse idênticas palavras aos homens, que responderam da mesma forma”. Voltando-se de maneira triunfal para Riland, o capitão disse: “Agora você não está convencido de que o senhor Wilberforce tem uma ideia muito equivocada do que são os navios negreiros?”. Ele se referia ao líder parlamentar que denunciara em voz alta os horrores do transporte de escravos. Embora não estivesse convencido, Riland ficou intrigado e ansioso por saber se o capitão poderia estar dizendo a verdade. Passou então a observar atentamente “a economia daquele navio negreiro”.⁴⁸

Ao descrever um navio de tamanho médio, aparentemente uma barca ou navio de aproximadamente 140 toneladas, Riland começou pelo convés inferior, onde 240 escravos (170 do sexo masculino, setenta do feminino) ficavam encarcerados durante dezesseis horas por dia e, às vezes, até mais. Riland observou que o navio se parecia com um calabouço. Os homens, agrilhoados dois a dois pelos punhos e tornozelos, foram imediatamente amontoados sob o convés superior, num alojamento que ia do mastro principal até a vante do navio. A distância entre o convés inferior e as traves na parte de cima era de 1,2 m, por isso a maioria dos homens não conseguia ficar de pé. Riland não mencionou as plataformas, que eram em geral construídas no convés inferior, partindo da borda do navio em direção ao centro, com uma extensão de pouco menos de dois metros, para aumentar a capacidade de transporte de escravos. Provavelmente a embarcação transportava, apinhados, o número máximo de escravos admitido pela lei de Dolben de 1788, que permitia aos navios negreiros transportarem cinco escravos para cada três toneladas de capacidade de carga.

No convés superior, uma grande grade de madeira, construída à base de

trelças para permitir a entrada de “ar suficiente”, cobria a entrada para o alojamento dos homens. Com o mesmo objetivo, havia duas ou três pequenas escotilhas no lado do navio, embora elas nem sempre ficassem abertas. Na parte de trás do alojamento havia uma “maciça antepara”, construída pelo carpinteiro do navio de forma a não impedir a circulação de ar pelo convés inferior. Não obstante, Riland considerava a ventilação do convés inferior ruim, o que expunha os homens a “uma atmosfera muito poluída e asfixiante”. E, o que era pior, eles dispunham de muito pouco espaço: o convés inferior era “pequeno demais para permitir conforto e saúde”. Riland viu que os homens, quando levados para a coberta de cima, pareciam “pálidos, com um aspecto horrível, bem como tristes e abatidos”. Tendo permanecido durante várias horas no escuro, toda vez que subiam de manhã piscavam muito, ofuscados pela luz do sol.⁴⁹

A seção mestra do convés inferior, que se estendia de perto do mastro principal até o mastro de mezena, constituía o alojamento das mulheres, pois o *Liberty*, ao contrário da maioria dos navios negreiros, não tinha uma área separada para meninos. Por isso, para separar homens e mulheres, reservou-se um espaço de cerca de três metros entre o alojamento dos homens e o das mulheres, para servir à tripulação como um corredor de acesso ao porão, onde se guardavam mercadorias, suprimentos navais e provisões (comida e água, provavelmente em enormes “barris da Guiné”). De vante a ré, o alojamento das mulheres era cercado de fortes anteparas. As mulheres, em sua maioria não agrilhoadas, tinham mais espaço e liberdade de movimentos que os homens, pois em seu alojamento dormiam apenas cerca de 45. A grade, em forma de caixa, ficava pouco menos de um metro acima do convés superior e “permitia a entrada de boa quantidade de ar”, avaliou Riland. As pessoas lá de baixo talvez pedissem vênias para discordar.⁵⁰

Criaram-se mais dois alojamentos sob o tombadilho superior, que foi elevado cerca de dois metros acima do convés superior e estendido até a popa do navio. Destes, o mais próximo da popa era a cabine, onde ficavam as camas do capitão e do próprio Riland. Mas mesmo essas duas pessoas, as mais privilegiadas do navio, partilhavam o espaço onde dormiam, pois toda noite 25 meninas africanas reuniam-se para dormir abaixo da cabine. O capitão avisou ao seu companheiro de cabine que “o cheiro seria desagradável por alguns dias”, mas lhe garantiu que “quando pegarmos os ventos alísios não o sentiremos mais”. Ao que parece, a cavalheiresca sensibilidade de Riland nunca se recuperou, pois

mais tarde ele escreveu: “Durante a noite eu dormia suspenso num catre acima de uma multidão de escravos amontoados no chão, cujo fedor às vezes chegava a níveis quase além do suportável”.

A situação era semelhante no alojamento adjacente, que se abria para o convés superior. Lá dormiam o médico e o primeiro piloto, que também partilhavam o espaço: toda noite, dormiam sob eles 29 meninos. Outros espaços no convés superior eram destinados aos doentes, principalmente os com disenteria, que eram “mantidos separados dos outros”. Os homens doentes eram colocados no bote maior, que era coberto com um encerado que servia de toldo; as mulheres enfermas ficavam sob a coberta de ré. Sobrava muito pouco espaço para os marujos, que penduravam suas redes sob o bote maior, próximo dos doentes, esperando que o toldo os protegesse contra as ameaças do clima e principalmente do orvalho noturno da costa africana.

Riland destacou outra característica central para a organização social do convés superior — a barricada, uma maciça barreira de madeira de três metros de altura que dividia o navio nas proximidades do mastro grande e elevava-se meio metro acima de cada lado da embarcação. Essa estrutura, construída para transformar qualquer embarcação em navio negreiro, separava os homens agrilhoados das mulheres, ao mesmo tempo em que servia de barreira defensiva — para trás da qual a tripulação poderia recuar (indo para o lado onde ficavam as mulheres) em momentos de rebelião de escravos —, mas também constituía uma espécie de instalação militar a partir da qual a tripulação vigiava e controlava os escravos a bordo. Construída na barricada, observou Riland, havia uma pequena porta, através da qual só podia passar, bem devagar, uma pessoa de cada vez. Sempre que os escravos do sexo masculino estavam no convés superior, duas sentinelas armadas protegiam a porta, enquanto “outras quatro postavam-se, empunhando bacamartes carregados, no alto da barricada, acima das cabeças dos escravos: e dois canhões, carregados com projéteis pequenos, apontavam para o convés superior, através de aberturas feitas na barricada, para recebê-los”. A ameaça de insurreição estava sempre presente. O capitão garantiu a um Riland bastante nervoso “que mantinha tal vigilância sobre os escravos para frustrar todos os seus esforços, caso tentassem sublevar-se”. Eles já tinham tentado uma vez, ainda na costa da África, mas fracassaram. Quando os escravos eram trazidos para cima, o convés superior se transformava num pátio de prisão fortemente vigiado.

Como navios negreiros, a exemplo do *Liberty*, passavam longos períodos na costa africana recolhendo sua carga humana, eles normalmente tinham outra característica especial, a saber, cascos revestidos de cobre, que os protegiam contra os gusanos tropicais perfuradores, ou moluscos, entre os quais se destacava o *Teredo navalis*, o teredo dos navios. Por volta de 1800, o revestimento de cobre era bastante comum, ainda que se tratasse de uma inovação técnica relativamente recente. Em princípios do século XVIII, os cascos das embarcações destinadas a águas tropicais eram revestidos, em geral com uma camada extra de tábuas de pinho, com cerca de meia polegada de espessura, pregada no casco (como Manesty recomendara). A partir de 1761, a Marinha Real britânica, que patrulhava regularmente a costa africana, experimentou, com sucesso, o revestimento à base de cobre. Em poucos anos, os navios negreiros passaram a ser lançados ao mar.⁵²

As características distintivas tornavam fácil a identificação de um navio negreiro em seguida a uma catástrofe. Por exemplo, em 1790, quando um brigue sem mastros “encalhou num recife de coral” na costa da ilha Grande Caicos, no arquipélago das Bahamas, soube-se que se tratava de “um velho navio

negreiro, pelo grande número de algemas que havia nele”.⁵⁸ Alguns anos depois, em 1800, o capitão Dalton, do *Mary-Ann*, encontrou um navio naufragado na costa da Flórida. Era uma embarcação grande, virada de lado, sem velas, cheia de água, sem nenhum membro da tripulação à vista. Descobriu-se que se tratava do *Greyhound*, de Portland, Maine, que o capitão reconheceu como navio negreiro “por causa das grades da proa à popa”. John Riland não sofreu nenhum desastre, mas estava bem ciente de ter embarcado num tipo de máquina muito singular, cuja capacidade de encarcerar e transportar corpos africanos ajudou a criar um novo mundo atlântico de trabalho, plantations, comércio, império e capitalismo.⁵⁹

3. Caminhos africanos para a Passagem do Meio

Em fins de 1794, cerca de 150 quilômetros rio Pongo acima, a partir da Costa de Barlavento, dois grupos de caçadores dos reinos rivais Gola e Ibau aventuraram-se em um território sob disputa, perseguindo caça. Um ibau golpeou o animal com a lança, ou pelo menos assim afirmou insistentemente, mais tarde, um patrício seu, mas os golas, porém, afirmaram que a presa lhe pertencia por direito. Seguiu-se uma luta em que um gola foi morto e vários ibaus ficaram gravemente feridos. Os golas fugiram, e os ibaus, exultantes, levaram a presa para casa. Mas logo o rei gola, indignado, reuniu um exército e invadiu o território ibau mais próximo, destruiu algumas aldeias, fez prisioneiros e logo os vendeu como escravos. Deslumbrado com o sucesso, avançou para a capital do inimigo, Quappa, contando subjugar todo o reino. Depois de várias batalhas ferozes e um último erro tático, que resultou na captura de seus melhores combatentes para os ibaus. Após amarrar e confinar os cativos, o rei dos ibaus mandou um recado para a costa dizendo que queria negociar com as “Nações Marítimas”. Ele achou um comprador quando o navio negreiro *Charleston* chegou à costa. Por determinação do capitão James Connolly, Joseph Hawkins e um guia africano atravessaram a densa floresta para comprar cem guerreiros golas e conduzi-los até o litoral.¹