

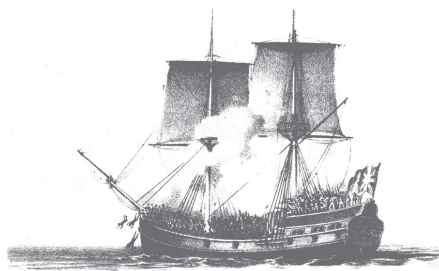
o navio negreiro

marcus rediker

Tradução de Carla Capêlo



ÍNDICE



INTRODUÇÃO — 9

1 ♦ VIDA, MORTE E TERROR NO COMÉRCIO ESCRAVO — 21

2 ♦ A EVOLUÇÃO DO NAVIO NEGREIRO — 47

3 ♦ CAMINHOS AFRICANOS QUE LEVAM À PASSAGEM DO MEIO — 79

4 ♦ OLAUDAH EQUIANO: ADMIRAÇÃO E TERROR — 116

5 ♦ JAMES FIELD STANFIELD E A MASMORRA FLUTUANTE — 139

6 ♦ JOHN NEWTON E O REINO PACÍFICO — 164

7 ♦ O INFERNO PRIVADO DO CAPITÃO — 194

8 ♦ A VASTA MÁQUINA DO MARINHEIRO — 228

9 ♦ DE CATIVOS A COMPANHEIROS DE BORDO — 268

10 ♦ A LONGA VIAGEM DO NAVIO NEGREIRO *BROOKS* — 312

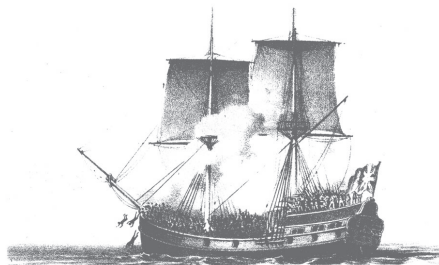
EPÍLOGO — PASSAGEM INFINITA — 347

AGRADECIMENTOS — 361

ABREVIATURAS — 365

NOTAS FINAIS — 367

INTRODUÇÃO



D eitada no fundo da canoa, coberto por uns sete a dez centímetros de água suja, com uma manta atirada para cima do seu corpo desgastado pela viagem, a mulher conseguia sentir o movimento rítmico dos remos efetuado pelos canoeiros de Bonny, mas não conseguia ver aonde a levavam. Há três luas que tinha partido do interior, fazendo grande parte da viagem em canoa, a descer os rios e através dos pântanos. Tinha sido vendida várias vezes, pelo caminho. No barracão da casa-canoa, onde ela e dezenas de outros tinham sido mantidos durante vários dias, ficou a saber que esta parte da viagem estava a chegar ao fim. Balançou-se para se alçar, apoiando-se no tronco molhado de outro cativo prostrado, depois no lado da canoa para conseguir levantar a cabeça e espreitar por cima da proa. Adiante estava o *owba coocoo*, o temido navio feito para cruzar a «grande água». Tinha ouvido o seu nome nas ameaças mais acaloradas feitas na aldeia, segundo as quais ser vendida aos homens brancos e levada a bordo do *owba coocoo* era o pior castigo imaginável.¹

Uma e outra vez, a canoa subia e descia ondulando na espuma. Sempre que o nariz baixava, ela conseguia avistar o navio como uma ilha de formato estranho no horizonte. À medida que se aproximavam, assemelhava-se mais a uma caixa de madeira gigantesca com três espetos altos ascendentes. O vento levantou-se, e ela detetou um odor a suor peculiar, mas que lhe era familiar, a pungência do medo com um traço azedo de doença. Um arrepio percorreu-lhe o corpo.

No lado esquerdo da canoa, viu um banco de areia e tomou uma decisão. Os remos mergulharam delicadamente na água, duas, três, quatro vezes, e ela saltou pelo lado, nadando furiosamente para escapar aos seus captores. Ouviu o barulho da água quando dois canoeiros saltaram para ir atrás dela. Mal entraram na água, ouviu uma nova agitação, olhou por cima do ombro e viu-os a subir novamente para a canoa. Ao avançar rumo à

margem do banco de areia, viu um tubarão cinzento grande e robusto, com cerca de dois metros e meio de comprimento, focinho rombo e redondo, olhos pequenos, deslizando ao lado da canoa enquanto vinha na sua direção. Dizendo palavrões, os homens bateram no tubarão com os seus remos, ancoraram a embarcação, saltaram borda fora e andaram a passos largos, apressando-se a ir atrás dela. Ela não tinha para onde fugir no banco de areia, e o tubarão impossibilitava o seu regresso à água. Lutou em vão. Os homens amarraram-lhe os pulsos e as pernas com cipó áspero e voltaram a atirá-la para o fundo da canoa. Voltaram a remar e rapidamente começaram a cantar. Ao fim de algum tempo, ela conseguia ouvir outros sons, no início vagamente e a seguir com uma nitidez crescente: as ondas a embaterem no casco do grande navio, a madeira a ranger. Em seguida, ouviu-se gritos abafados numa língua desconhecida.

O navio ficava cada vez maior e mais assustador de cada vez que os remos batiam vigorosamente na água. Os cheiros ficavam mais intensos e os sons mais altos — choro e gemido vindos de um lado, canto lamurioso e em voz baixa vindo de outro; o ruído desorganizado de crianças produzindo uma percussão de fundo com as mãos a tamborilar na madeira; uma ou duas palavras estranhas inteligíveis pairavam no ar: alguém a pedir *menney*, água, outro a rogar uma praga, apelando a *myabecca*, aos espíritos. Enquanto os canoieiros manobravam a sua embarcação para ficar lado a lado com o navio, ela via caras sombrias, enquadradas por pequenos orifícios na parte lateral do navio, acima da linha de água, que os fixavam com intensidade. Por cima dela, dezenas de mulheres e crianças negras, assim como alguns homens de caras vermelhas, espreitavam por cima do gradeamento. Tinham assistido à tentativa de fuga no banco de areia. Os homens tinham sabres e davam ordens aos gritos, com vozes grossas e roucas. Tinha chegado ao navio negreiro.

Os canoieiros desamarraram a mulher e empurraram-na em direção a uma escada de corda, que ela subiu juntamente com outras quinze pessoas que estavam na canoa, todas nuas. Vários homens subiram com eles, assim como o comerciante negro com um chapéu dourado que os acompanhou desde a casa-canoa até ao *owba coocoo*. A maioria das pessoas do grupo dela, inclusive ela própria, ficava admirada com o que via, mas havia uns cativos que pareciam estranhamente à vontade, até chegando a falar com os homens brancos na língua deles. Este era um mundo à parte, com árvores altas, despidas, sem ramos; instrumentos esquisitos e um sistema de cordas de grande altura. Porcos, cabras e galinhas andavam pelo convés principal.

Um dos homens brancos tinha um papagaio, outro um macaco. O *owba coocoo* era tão grande que até tinha o seu próprio *ewba wanta* (barco pequeno) a bordo. Outro homem branco, de aspeto nauseabundo, olhou para ela com malícia, fez um gesto obsceno e tentou apalpá-la. Ela lançou-se ao homem, cravando as unhas na face dele e fazendo-o sangrar em vários sítios até ele se desembaraçar dela e a açoitar vigorosamente três vezes com um pequeno chicote que trazia consigo. O comerciante negro interveio e afastou-a com um empurrão.

Assim que se recompôs, observou os outros prisioneiros no convés principal. Eram todos novos, alguns eram crianças. Na aldeia dela, era considerada de idade mediana, mas aqui era uma das pessoas mais velhas. Só tinha sido comprada porque o comerciante negro tinha vendido um grupo grande em lote, não restando outra alternativa ao capitão que não a de aceitar o que lhe era apresentado, todos ou nenhum. No navio, ela seria idosa.

Muitas das pessoas no convés pareciam falar o idioma dela, Igbo, embora muitas falassem de maneira diferente. Reconheceu alguns dos outros grupos como oriundos da sua terra natal, os Appas simples e os Ottams, mais escuros e robustos. Muitos dos cativos, como viria a saber mais tarde, estavam a bordo no navio há meses. Os marinheiros tinham chamado Adão e Eva aos primeiros dois. Três ou quatro estavam a limpar o convés; muitos estavam a lavar-se. Os marinheiros passavam uns aos outros pequenas tigelas de madeira para a refeição da tarde. O cozinheiro do navio servia carne bovina e pão a uns, os que lhe eram mais próximos, e inhame com óleo de palma a outros.

O convés principal fervilhava de atividade ruidosa. Um homem branco com pele suja, marinheiro, gritava «*Domona!*» (silêncio) no meio do barulho. Dois outros homens brancos pareciam ser especialmente importantes em relação a tudo o que acontecia. O homem grande a bordo era o capitão, cujas palavras faziam saltar os outros dois homens brancos. Ele e o médico estavam atarefados a examinar os recém-chegados — cabeça, olhos, dentes, membros e barriga. Inspecionavam uma família — marido, mulher e filho — que tinham chegado a bordo juntos, vindos da canoa dela. O homem foi levado, com lágrimas nos olhos, através da porta barricada que conduzia à parte da frente do navio. Do outro lado da barreira, ouvia os gritos de outro homem que estava a levar *pem pem*, uma tareia. Reconheceu pela sua entoação angustiada que era Ibíbio.

Logo a seguir a ter sido examinada, um homem branco grunhiu-lhe «Lá para baixo! Agora! Rápido!» e empurrou-a em direção a um grande

buraco quadrado no convés. Um homem jovem que estava perto receou que ela não tivesse entendido a ordem e sussurrou em tom de urgência: «*Gemalla! Geyen gwango!*» Enquanto descia os degraus de uma escada que conduzia ao convés inferior, um fedor horrível invadiu-lhe as narinas e, de repente, fê-la sentir-se tonta, fraca, enjoada. Ela reconheceu o cheiro como sendo da *awawo*, morte. Emanava de duas mulheres doentes que estavam deitadas sozinhas, num canto escuro, sem assistência, perto da *athassa*, ou «banho da porcária», como os homens brancos lhe chamavam. As mulheres morreram no dia seguinte, os seus corpos foram atirados borda fora. Quase de imediato, a água à volta dos mesmos agitou-se formando remoinho e ficou vermelha. O tubarão que tinha seguido a canoa acabou por ter a sua refeição.

A HISTÓRIA DESTA MULHER FOI UM ATO DO QUE O GRANDE ATIVISTA ACADÉMICO afroamericano W. E. B. DuBois viria a denominar como o «drama mais magnífico dos últimos mil anos da história da humanidade» — «o transporte de dez milhões de seres humanos desde a beldade negra do seu continente de origem até ao recém-descoberto Eldorado do Ocidente. Desceram ao Inferno.» Expropriada da sua terra nativa, a mulher foi obrigada a embarcar num navio negreiro para ser transportada até um novo mundo de trabalho e exploração, onde provavelmente iria produzir açúcar, tabaco ou arroz e fazer enriquecer o seu proprietário. Este livro conta a sua história e a de outros como ela, a bordo nos navios altos, aquelas máquinas europeias estranhas e poderosas que tornaram tudo aquilo possível.²

O drama épico desenrolou-se em inúmeros cenários, num longo período de tempo, em torno não de uma pessoa mas sim de um elenco de milhões. No decurso de quase quatro centenas de anos de comércio escravo, desde fins do século xv até fins do século xix, 12,4 milhões de almas foram levadas para navios negreiros e transportadas ao longo de uma «Passagem do Meio», que atravessava o Atlântico, até chegarem a centenas de pontos de entrega que se estendiam por milhares de milhas. Percorrendo um caminho terrível, 1,8 milhões delas morreram, tendo os seus corpos sido atirados aos tubarões que seguiam os navios. A maioria dos 10,6 milhões que sobreviveram foi atirada para as mandíbulas sangrentas de um sistema de plantação mortal, ao qual, por sua vez, resistia de todas as formas imagináveis.³

Ainda assim, nem sequer estes números extraordinários dão conta da

magnitude do drama. Muitas pessoas capturadas em África morriam quando caminhavam em grupos e filas, presas juntas (comboios humanos), até aos navios negreiros, embora a ausência de registos impossibilite saber ao certo os seus números. Atualmente, os académicos estimam que, dependendo do tempo e do lugar, uma porção entre um décimo e metade dos cativos perecia entre o local em que eram escravizados e o embarque no navio negreiro. Uma estimativa conservadora de 15 por cento — que incluiria os que morriam em trânsito e durante o seu cativeiro em barracões e feitorias na costa — sugere mais de 1,8 milhões de mortos em África. Outros 15 por cento (ou mais, dependendo da região), um milhão e meio, expirava durante o primeiro ano de vida laboral no Novo Mundo. Entre etapas — expropriação em África, a Passagem do Meio, a exploração inicial na América — morreram, mais ou menos, 5 milhões de homens, mulheres e crianças. Outra forma de considerar a perda de vidas seria dizer que se estima que foram escravizados 14 milhões de pessoas para produzirem um «rendimento» de 9 milhões de trabalhadores escravizados de maior sobrevivência, vindos do Atlântico. O «drama mais magnífico» de DuBois foi uma tragédia.⁴

A assim designada era dourada do drama foi o período de 1700-1808, tendo sido transportados mais cativos do que noutra altura qualquer, cerca de dois terços do total. Mais de 40 por cento destes, ou 3 milhões no total, foram embarcados em navios britânicos e americanos. Esta época, estes navios, as suas tripulações e os seus cativos são os temas deste livro. Durante este tempo, a taxa de mortalidade nos navios estava em queda, mas o grande número de mortes continuava a ser assombroso: perto de um milhão morreu no decurso do comércio escravo, um pouco menos de metade deste número morreu no comércio organizado a partir dos portos britânicos e americanos. Os números são mais assustadores porque quem organizava o comércio humano conhecia as taxas de óbitos e, ainda assim, continuou. O «desperdício» humano era, simplesmente, parte do negócio, algo a ser calculado no planeamento global. Isto viria a ser denunciado, pura e simplesmente, como crime pelo escritor africano Ottobah Cugoano, ele próprio veterano da Passagem do Meio, e por outros que constituíram um movimento transatlântico de abolição do comércio escravo, nos anos de 1780.⁵

De onde vinham as almas apanhadas no drama e para onde iam? Entre 1700 e 1808, comerciantes britânicos e americanos mandaram navios para recolher escravos em seis regiões básicas de África: Senegâmbia, Serra

Leoa/Costa do Barlavento, Costa do Ouro, Golfo de Benim, Baía de Biafra e África Centro-Occidental (Congo, Angola). Os navios transportavam os cativos, principalmente, até às ilhas com plantações de açúcar dos britânicos (onde eram comprados mais de 70 por cento de todos os escravos, quase metade deles na Jamaica), mas também havia um número significativo que era enviado a compradores franceses e espanhóis, em resultado de disposições previstas nos tratados, com a designação de *asiento*. Cerca de um em cada dez era enviado para destinos na América do Norte. A maior parte deles foi enviada para a Carolina do Sul e Geórgia, também tendo sido enviada uma quantidade substancial para Chesapeake. O drama continuaria num novo ato, após os cativos saírem a cambalear dos navios.⁶

No convés de rodagem da trama do navio negreiro foram encenados quatro dramas humanos distintos, mas relacionados entre si, uma e outra vez, no decurso do longo século XVIII. Cada um deles foi importante na própria época e novamente na nossa. Os intervenientes nestes dramas eram o capitão do navio, a tripulação variada, os escravos de diversas etnias e, na fase final deste período, os abolicionistas da classe média, assim como o público leitor metropolitano a quem apelavam no Reino Unido e América.

O primeiro drama girou em torno das relações entre o capitão do navio negreiro e a sua tripulação, homens que, na linguagem da época, não podiam ter «dedos nem narizes delicados», uma vez que o seu negócio era nauseabundo em praticamente todo o sentido que se possa conceber.⁷ Os capitães dos navios negreiros eram homens duros, de pulso forte, conhecidos pelo seu poder concentrado, prontos a recorrer ao chicote e aptos a controlar um grande número de pessoas. O comando violento quase que era aplicado tanto às tripulações difíceis de escravizadores como às centenas de cativos que transportavam. A disciplina era, muitas vezes, brutal, e para muitos marinheiros o chicote foi fatal. Além disso, os marinheiros do comércio escravo tinham rações fracas, salários habitualmente reduzidos, e a taxa de mortalidade era elevada — tão alta quanto a dos escravos, à luz dos conhecimentos modernos. Os marinheiros capturaram esta verdade mortal num ditado:

Fiquem atentos e tenham cuidado
Com o Golfo de Benim;
Pois por cada um que sai,
Há quarenta que ficam.

Muitos morreram, alguns ficaram cegos e inúmeros outros ficaram permanentemente incapacitados. Assim, capitães e tripulações estavam sempre em conflito, como até pode ser sugerido pelos nomes: Samuel Pain [Pain = dor] era um capitão violento de navio negreiro; Arthur Fuse [Fuse = rastilho] era um marinheiro e amotinado. Em primeiro lugar, como é que os capitães recrutavam os marinheiros para este comércio mortal e como é que se desenrolavam estas relações? De que forma mudavam as relações entre capitão e tripulação após a chegada a bordo dos escravos?⁸

A relação entre marinheiros e escravos — baseada na crueldade da alimentação forçada e das chicotadas, da violência fortuita de todos os tipos e da violação de mulheres cativas — constituía o segundo drama. O capitão presidia a esta interação, mas eram os marinheiros que executavam as suas ordens para trazer os escravos a bordo, armazená-los sob o convés, alimentá-los, obrigá-los a fazer exercício («dançar»), vigiar a sua saúde, discipliná-los e castigá-los — resumindo, transformando-os, lentamente, em mercadorias para o mercado de trabalho internacional. Este drama também assistiu a uma infinita resistência criativa por parte dos que eram transportados, desde greves de fome até ao suicídio, até à insurreição absoluta, mas também às apropriações seletivas da cultura dos captores, em especial, da linguagem e do conhecimento técnico como, por exemplo, o funcionamento do navio.

Um terceiro drama simultâneo desenvolveu-se a partir do conflito e cooperação entre os próprios escravos, uma vez que eram pessoas de diferentes classes, etnias e géneros que tinham sido atiradas juntas para o convés inferior repleto de horror do navio negreiro. Como seria a comunicação desta «multiplicidade de pessoas negras, de todos os tipos, acorrentadas juntas»? Elas descobriram maneiras de trocar informação valiosa sobre todos os aspetos da sua situação difícil, para onde estavam a ir e qual seria o seu destino. No meio do aprisionamento brutal, terror e morte prematura, conseguiram ter uma reação criativa, de afirmação da vida: inventaram novas línguas, novas práticas culturais, novos laços e uma comunidade florescente entre elas a bordo do navio. Tratavam-se umas às outras como «companheiro de bordo», o equivalente a irmão e irmã, tendo, desta forma, inaugurado uma irmandade «fictícia» mas muito real para substituir o que tinha sido destruído pelo seu sequestro e pela sua escravatura em África. A sua criatividade e resistência tornava-as coletivamente indestrutíveis e neste facto reside o maior esplendor do drama.⁹

O quarto e último drama emergia não no navio mas sim na sociedade

civil da Grã-Bretanha e América, uma vez que os abolicionistas descreviam constantemente cenários horríveis da Passagem do Meio a um público leitor metropolitano. Este drama girou em torno da imagem do navio negreiro. Thomas Clarkson deslocou-se às docas de Bristol e Liverpool para reunir informações sobre o comércio escravo. No entanto, assim que os seus sentimentos antiesclavagistas se tornaram conhecidos, comerciantes de escravos e capitães de navios ostracizaram-no. O jovem cavalheiro formado em Cambridge começou por entrevistar marinheiros que tinham experiência direta no negócio, queixas a registar e histórias para contar. Clarkson reuniu estas provas e usou-as para combater comerciantes, proprietários de plantações, banqueiros e membros do governo — em resumo, todos os que tinham um interesse manifesto no comércio escravo e na maior instituição da escravatura. O sucesso do movimento abolicionista residiu em tornar real o terror generalizado e completamente instrumental do navio negreiro, que era de facto a característica definidora, para as pessoas da Grã-Bretanha e América. O «drama mais magnífico» teve um último ato poderoso: o diagrama do construtor do navio negreiro *Brooks* que apresentava 482 escravos «apertados», distribuídos pelos conveses da embarcação, tendo acabado por ajudar o movimento a abolir o comércio escravo.

O ano de 1700 foi um início simbólico do drama tanto na Grã-Bretanha como na América. Embora comerciantes e marinheiros estivessem há muito envolvidos no negócio, este foi o ano da primeira viagem de escravos com partida de Rhode Island, que viria a ser o centro do comércio americano de escravos, e de Liverpool, que viria a ser o seu centro britânico e, em finais do século, o centro de todo o comércio atlântico. No fim de maio de 1700, o *Eliza*, Capitão John Dunn, zarpou de Liverpool rumo a um destino não especificado em África e ainda até Barbados, onde entregou 180 escravos. Em agosto, Nicholas Hilgrove era capitão do *Thomas and John*, numa viagem que começou em Newport, Rhode Island, com destino indefinido em África e depois Barbados, onde ele e os seus marinheiros descarregaram 71 cativos da sua pequena embarcação. Centenas de escravizadores haveriam de lhes seguir o exemplo, partindo destes portos e de outros, no século seguinte.¹⁰

Apesar das variações do número de pessoas embarcadas, assim como das suas origens e destinos, o próprio navio negreiro mudou relativamente pouco entre 1700 e 1808. As embarcações de escravos começaram a ficar um pouco maiores, com o passar do tempo, e mais eficientes, empregando tripulações mais pequenas em comparação com o número de escravizados

a bordo. Não há dúvida que o seu número aumentou para lidarem com um maior volume de corpos a transportar. Acrescente-se que o ar começou a ser mais saudável: a taxa de mortalidade, tanto de marinheiros como de escravos, diminuiu, em especial nos finais do século XVIII. No entanto, o essencial da gestão de um navio negreiro, desde a navegação até ao armazenamento, alimentação e exercício da carga humana, permaneceu praticamente o mesmo ao longo do tempo. Para colocar a questão de outra forma, um capitão, um marinheiro ou um cativo africano que tivessem passado por um navio negreiro no ano de 1700 estariam familiarizados com quase tudo um século mais tarde.¹¹

O que cada um deles encontrava num navio negreiro era uma estranha e poderosa combinação de máquina de guerra, prisão móvel e feitoria. Carregado com canhões e possuindo um extraordinário poder de destruição, a capacidade bélica de um navio podia ser usada contra outras embarcações, fortes e portos europeus numa guerra tradicional entre nações ou podia ser usada a favor e, às vezes, contra embarcações e portos não europeus, no comércio ou conquista imperial. O navio negreiro também era portador de uma guerra a bordo, na medida em que a tripulação (agora guardas prisionais) combatia os escravos (prisioneiros), uns usando as suas armas nos outros que, por sua vez, planeavam a fuga e insurreição. Os marinheiros também «produziam» escravos no navio como feitoria, duplicando o seu valor económico ao mudá-los de um mercado no Atlântico oriental para outro no ocidente, ajudando a criar a força de trabalho que animou uma economia mundial crescente no século XVIII e posteriormente. Ao produzirem trabalhadores para as plantações, o navio-feitoria também produzia «raça». No início da viagem, os capitães contratavam uma tripulação variada de marinheiros que, na costa africana, passariam a ser «homens brancos». No início da Passagem do Meio, os capitães traziam para bordo da embarcação um conjunto multiétnico de africanos que, no porto americano, passariam a ser «negros» ou uma «raça negra». A viagem transformava, assim, os que participavam nela. O belicismo, o aprisionamento e a produção de feitoria da força de trabalho e raça, na totalidade, dependiam da violência.

Após muitas viagens e um vigoroso serviço prestado à economia do Atlântico, o navio negreiro, finalmente, chegou a mares revoltos. Os opositores do comércio escravo lançaram uma agitação transatlântica intensiva e, finalmente, obrigaram os escravizadores a deixarem de navegar — ou, pelo menos, após novas leis terem sido aprovadas pelos governos britânicos

e americanos, respetivamente em 1807 e 1808, a deixarem de navegar legalmente. O tráfico continuou a ser efetuado de forma ilegal durante muitos anos, mas tinha-se chegado a um momento decisivo na história da humanidade. A abolição, a par do profundo acontecimento contemporâneo, a Revolução Haitiana, marcou o início do fim da escravatura.

CURIOSAMENTE, MUITAS DAS HISTÓRIAS EMOCIONANTES QUE FAZEM PARTE DO grande drama nunca foram contadas, e o próprio navio negreiro tem sido um tópico negligenciado da literatura histórica rica sobre o comércio escravo do Atlântico. Tem sido realizada uma excelente pesquisa sobre as origens, tempo, dimensão, fluxos e lucros do comércio escravo, mas não há um estudo abrangente da embarcação que tornou possível o comércio de transformação mundial. Não há relato do mecanismo que produziu a maior migração forçada da História, que foi, em muitos aspetos, a chave de toda uma fase de globalização. Não há uma análise do instrumento que facilitou a «revolução comercial» da Europa, a sua criação de plantações e impérios globais, o seu desenvolvimento do capitalismo e, por fim, a sua industrialização. Em suma, o navio negreiro e as respetivas relações sociais modelaram o mundo moderno, mas a sua história continua a ser, em muitos aspetos, desconhecida.¹²

Os conhecimentos sobre o navio negreiro podem ser limitados, mas os conhecimentos sobre o comércio escravo são, tal como o Atlântico, vastos e profundos. De salientar, entre outros, o estudo de referência de Philip Curtin *The African Slave Trade: A Census* (1969); o clássico de Joseph Miller *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (1988), que explora o comércio escravo português desde o século XVII até ao século XIX; a grande síntese de Hugh Thomas *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440-1870* (1999); e a micro-história elegante de Robert Harms de uma única viagem de o *Diligent*, desde França até Whydah e Martinica, em 1734-35. A publicação de *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database*, compilada, editada e lançada por David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson e Herbert S. Klein, representa um extraordinário feito académico.¹³ Outros estudos importantes do comércio escravo têm sido literários, escritos por escritores como Toni Morrison, Charles Johnson, Barry Unsworth, Fred D'Aguiar, Caryl Phillips e Manu Herbstein.¹⁴

O que se segue não é uma nova história do comércio escravo. É, em vez disso, algo mais modesto, um relato que aproveita os conhecimentos

abundantes sobre o assunto e novo material para considerar a questão a partir de uma perspectiva diferente, vista dos conveses de um navio negreiro. Também não é uma pesquisa exaustiva da sua temática. Uma história mais ampla que compara e relaciona os navios negreiros de todas as potências atlânticas — não só as colónias da Grã-Bretanha e América mas também Portugal, França, Países Baixos, Espanha, Dinamarca e Suécia — ainda está por escrever. Também é necessário prestar mais atenção aos elos de ligação entre as sociedades africanas e o navio negreiro, no Atlântico oriental, e o navio negreiro e as sociedades de plantação das Américas, no ocidental. Ainda há muito para aprender sobre o «drama mais magnífico dos últimos mil anos da história da humanidade.»¹⁵

A mudança de foco para o navio negreiro expande o número e a variedade de atores que compõem o drama, tornando-o mais complexo, desde o prólogo até ao epílogo. Se, até agora, os atores principais têm sido grupos relativamente pequenos, mas poderosos, de comerciantes, plantadores, políticos e abolicionistas, de agora em diante, o elenco inclui milhares de capitães, centenas de milhares de marinheiros e milhões de escravos. De facto, os escravos surgem agora como os primeiros e principais abolicionistas, uma vez que combatem diariamente as condições da escravatura a bordo dos navios e ganham aliados, com o passar do tempo, entre ativistas metropolitanos e marinheiros dissidentes, santos da classe média e pecadores do proletariado. Outros intervenientes importantes foram governantes e comerciantes africanos, assim como trabalhadores na Inglaterra e América que se juntaram à causa da abolição, transformando-a efetivamente num movimento de massas bem-sucedido.¹⁶

Porquê uma história da humanidade? Barry Unsworth capturou uma das razões no seu romance épico *Sacred Hunger*. O mercador William Kemp de Liverpool está a falar com o filho Erasmo sobre o seu navio negreiro, sobre o qual acabara de saber pela correspondência que tinha levado para bordo a sua carga humana na África Ocidental e zarpado rumo ao Novo Mundo.

Naquela sala silenciosa, com lambril de carvalho e carpete turca, prateleiras com livros de contabilidade e almanaques, teria sido difícil àqueles dois ter uma ideia concreta das circunstâncias do navio ou da natureza da comercialização na costa da Guiné, mesmo que se sentissem inclinados a tentar fazê-lo. Difícil e,

seja como for, supérfluo. Para funcionar de forma eficiente — para funcionar sequer —, temos de concentrar os nossos efeitos. Imaginar as coisas é mau para o negócio, não é dinâmico. Pode estrangular a mente de horror, em caso de persistência. Temos gráficos e tabelas, assim como balanços e demonstrações de filosofia corporativa para nos ajudar a permanecer ocupados e a salvo no reino do abstrato e nos confortar com um sentido de esforço legal e lucro legal. E temos mapas.¹⁷

Unsworth descreve uma «violência da abstração» que prejudicou o estudo do comércio escravo desde o início. É como se o uso de livros de contabilidade, almanaques, balanços, gráficos e tabelas — os métodos reconfortantes dos comerciantes — tivesse tornado abstrata uma realidade, e, por esse meio, a tivesse desumanizado; uma realidade que, por motivos morais e políticos, tem de ser compreendida de forma concreta. Uma etnografia do navio negreiro ajuda a demonstrar não só a cruel verdade do que um grupo de pessoas (ou vários) estava disposto a fazer a outros por dinheiro — ou, melhor, capital — mas também a forma como conseguiram, em aspetos cruciais, esconder a realidade e as consequências das suas ações deles mesmos e da posteridade. Os números podem ocultar a tortura e o terror generalizados, mas as sociedades europeia, africana e americana ainda vivem com as suas consequências, os múltiplos legados de raça, classe e escravatura. O escravizador é um navio fantasma a navegar no limiar da consciência moderna.¹⁸

Para concluir com uma nota pessoal, este livro foi doloroso de escrever e, caso tenha feito justiça ao assunto, será um livro doloroso de ler. Não há volta a dar a isto, nem deve haver. Ofereço este estudo com o maior respeito por aqueles que sofreram uma violência quase inconcebível, terror e morte, acreditando veementemente que temos de nos lembrar que tais horrores sempre foram e continuam a ser centrais na construção do capitalismo global.

CAPÍTULO 1



VIDA, MORTE E TERROR NO COMÉRCIO ESCRAVO

Uma viagem até este inferno peculiar começa com a paisagem marítima humana, histórias de pessoas cujas vidas foram moldadas pelo comércio escravo. Umas ficaram ricas e poderosas, outras pobres e fracas. Uma esmagadora maioria sofreu um terror extremo, e muitos morreram em circunstâncias horríveis. Pessoas de todos os tipos — homens, mulheres e crianças, pretos, brancos e todos os tons pelo meio, desde África, Europa e Américas — foram arrastadas para o turbilhão surreal do negócio. A base era constituída por um proletariado vasto e pobre, centenas de milhares de marinheiros que, nas suas calças cobertas de alcatrão, subiam e desciam das enflechaduras de um navio negreiro, além de milhões de escravos que, na sua nudez, se agachavam no convés inferior. O topo era constituído por uma pequena classe dominante do Atlântico, alta e poderosa, de comerciantes, plantadores e líderes políticos que, envergando folhos e enfeites, integravam o Congresso Americano Continental e o Parlamento Britânico. O «drama mais magnífico» de comércio humano também era caracterizado, na sua *dramatis personae*, por piratas e guerreiros, pequenos comerciantes e grevistas de fome, assassinos e visionários. Eram frequentemente rodeados por tubarões.

CAPITÃO TOMBA

NO MEIO DE UM GRUPO DE PRISIONEIROS ENCARCERADOS E COM EXPRESSÃO ABATIDA, à espera de serem comprados por um escravizador, havia um homem que se destacava. Era «alto, com forte constituição física, aspeto ousado e severo». Viu um grupo de homens brancos a observar o barracão, com

intenção de comprar, pensou ele. Quando os seus companheiros de cativo se apresentaram para os seus corpos serem examinados por potenciais compradores, ele exprimiu desprezo. John Leadstine, «Old Cracker», o chefe da feitoria de escravos ou ponto de embarque, em Bance Island, Serra Leoa, ordenou ao homem que subisse e «esticasse os membros». Ele recusou-se. Pela sua insolência recebeu uma feroz chicotada de uma «cor-tante *correia de pele de manatim*». Recebeu a chicotada com coragem, estreme-cendo pouco com os golpes. Um observador reparou que lhe caiu «uma lágrima ou duas que tentou esconder como se demasiado envergonhado disso».¹⁹

Este homem alto e desafiador era o Capitão Tomba, explicou Leadstine aos visitantes, que ficaram impressionados com a sua coragem e ansiosos por saber a sua história, como tinha sido capturado. Tinha sido chefe de um grupo de aldeias, provavelmente Baga, nos arredores do Rio Nuñez. Opuseram-se ao comércio escravo. O Capitão Tomba liderou os seus companheiros de aldeia quando incendiaram cabanas e mataram vizinhos que cooperavam com Leadstine e outros comerciantes de escravos. Determinado a quebrar a sua resistência, Leadstine, por sua vez, organizou uma expedição à meia-noite para capturar este perigoso líder, que conseguiu matar dois dos seus atacantes mas foi, finalmente, capturado.

O Capitão Tomba acabou por ser comprado pelo Capitão Richard Harding e levado a bordo do *Robert* de Bristol. Acorrentado e atirado para o convés inferior, começou de imediato a planear a sua fuga. Associou-se a «três ou quatro dos seus conterrâneos mais corpulentos» e a uma escrava que tinha mais liberdade no navio e, por isso, melhor conhecimento de quando o plano poderia ser colocado em prática. Uma noite, a mulher sem nome só encontrou cinco homens brancos no convés, todos a dormir. Através das grades, passou um martelo ao Capitão Tomba para tirar os grilhões, assim «como todas as armas que conseguiu encontrar».

O Capitão Tomba encorajou os homens sob o convés «com a Possibilidade de Liberdade», mas apenas um e a referida mulher estavam dispostos a juntar-se a ele. Quando chegou junto aos três marinheiros adormecidos, matou de imediato dois deles com «uma pancada nas têmporas de cada um deles». Ao matar o terceiro, a agitação foi tal que acordou os outros dois de vigia e o resto da tripulação a dormir noutros sítios. O próprio Capitão Harding pegou num ferro, bateu em Tomba, deixando-o inconsciente, e «deixou-o estendido ao comprido no convés». A tripulação prendeu a ferros os três rebeldes.

Quando chegou a altura do castigo, o Capitão Harding ponderou «a Robustez e o Valor» dos dois rebeldes do sexo masculino e decidiu que era do seu interesse económico «limitar-se a chicoteá-los e escarificá-los». Em seguida, escolheu outros três que apenas tinham estado ligeiramente envolvidos na conspiração — mas que também eram menos valiosos — e usou-os para criar terror entre os restantes escravos a bordo da embarcação. Estes foram sentenciados a «Mortes cruéis». Matou um de imediato e obrigou os outros a comer o seu coração e fígado. Em relação à mulher, «içou-a pelos polegares, chicoteou-a e cortou-a com facas, diante dos outros escravos, até ela morrer». Aparentemente, o Capitão Tomba foi entregue em Kingston, Jamaica, com 189 outros escravos e vendido a um preço elevado. O seu destino subsequente é desconhecido.²⁰

«A CONTRAMESTRE»

A LIDERANÇA ENTRE OS CATIVOS SURGIA SOB O CONVÉS, DURANTE A PASSAGEM do Meio. Um marinheiro a bordo do *Nightingale* contou a história de uma mulher cativa cujo nome verdadeiro se perdeu para a posteridade, mas que ficou conhecida a bordo do navio como «a contramestre» — isto porque mantinha a ordem entre as restantes escravas, provavelmente, com uma determinação feroz para que todos sobrevivessem à provação da travessia oceânica. «Costumava mantê-las caladas quando estavam nos espaços interiores e também no convés.»

Um dia, no início de 1769, a sua autoridade autoconstituída colidiu com a dos oficiais do navio. Ela «desobrigou» o segundo imediato, que lhe fez «um ou dois cortes» com um calabrote. Furiosa com este tratamento, reagiu e atacou-o. Ele, por sua vez, empurrou-a e açoitou-a habilmente mais três ou quatro vezes. Vendo-se derrotada e sentindo-se frustrada por não conseguir «vingar-se dele», num instante, «saltou entre meio e um metro do convés abaixo e caiu morta». O seu corpo foi atirado borda fora, cerca de meia hora mais tarde, e reduzido a pedaços pelos tubarões.²¹

NOME DESCONHECIDO

O HOMEM CHEGOU A BORDO DO NAVIO NEGREIRO BROOKS, NOS FINAIS DE 1783 ou inícios de 1784, com toda a sua família — mulher, duas filhas e mãe —,

todos acusados de bruxaria. O homem tinha sido comerciante, talvez de escravos; era de uma aldeia chamada Saltpan, na Costa do Ouro. Provavelmente, era fante. Sabia inglês e, embora parecesse não querer falar com o capitão, conversou com os membros da tripulação e explicou como se tinha tornado escravo. Tinha tido um desentendimento com o chefe da aldeia, ou «cabeceiro», que se vingou dele ao acusá-lo de bruxaria, conseguindo que ele e a sua família fossem condenados e vendidos ao navio. Agora tinham como destino Kingston, Jamaica.²²

Quando a família chegou a bordo, notou o médico do navio, Thomas Trotter, o homem «tinha todos os sintomas de uma melancolia sombria». Estava triste, deprimido, em choque. O resto da família tinha «todos os sinais de aflição». Desânimo, desespero e até uma «insensibilidade entorpecida» eram comuns entre os escravizados quando chegavam a bordo de um navio negreiro. A tripulação terá contado com a melhoria do estado de espírito do homem e da sua família, à medida que o tempo passava e se iam habituando ao estranho novo mundo de madeira.

O homem recusou de imediato toda a comida. Desde o início do seu cativeiro a bordo do navio que, simplesmente, se recusou a comer. Esta reação também era habitual, mas ele não se ficou por aí. Uma manhã cedo, quando os marinheiros desceram para verificar os cativos, encontraram o homem cheio de sangue. Apressaram-se a chamar o médico. O homem tinha tentado cortar a própria garganta e apenas tinha conseguido «dividir a veia jugular externa». Tinha perdido mais de um quartilho de sangue. Trotter coseu a ferida e, aparentemente, considerou que alimentassem o homem à força. No entanto, a ferida na garganta «não nos permite recorrer a meios para o obrigar» que, claro, eram habitualmente usados pelos escravizadores. Ele referia-se ao *speculum oris*, um artefacto mecânico estreito e comprido que era utilizado para forçar a abertura de gargantas relutantes com o propósito de engolirem papa de aveia que, assim, os alimentava.

Na noite seguinte, o homem fez uma segunda tentativa para se matar. Removeu os pontos de sutura e cortou a garganta no outro lado. Chamado para tratar de uma nova urgência, Trotter estava a limpar a ferida ensanguentada quando o homem começou a falar com ele. Limitou-se a dizer de forma direta que «nunca iria com os homens brancos». Depois, «olhou melancolicamente para o céu» e proferiu várias frases que Trotter não podia compreender. Preferia a morte à escravatura.

O jovem médico cuidou dele o melhor que pôde e ordenou uma «busca diligente» do espaço do homem escravizado para tentarem encontrar o

instrumento que tinha usado para cortar a garganta. Os marinheiros não encontraram nada. Ao observar mais atentamente o homem e ao encontrar sangue nas pontas dos seus dedos, assim como «extremidades irregulares» à volta da ferida, Trotter concluiu que ele tinha aberto a garganta com as próprias unhas.

Ainda assim, o homem sobreviveu. Prenderam-lhe as mãos «para evitar quaisquer novas tentativas», mas todos os esforços foram em vão perante a vontade do homem sem nome. Posteriormente, Trotter explicou que, «mesmo assim, continuava resoluto, tendo recusado qualquer tentativa de ser alimentado, e morreu uma semana ou dez dias mais tarde, por mera falta de comida». O capitão do navio também tinha sido informado da situação. O Capitão Clement Noble disse que o homem «irrompeu e fez um grande alarido, serviu-se das mãos, acabou com a própria vida de forma extraordinária e revelou todos os sinais de loucura».

Quando Thomas Trotter contou a história do homem, em 1790, a um comité parlamentar que investigava o comércio escravo, foi despolegada uma série de questões e, efetivamente, algum debate. Membros do Parlamento com sentimentos pró-esclavagistas apoiaram o Capitão Noble e tentaram desacreditar Trotter, negando que aquela resistência suicida intencional poderia ser a moral da história, ao passo que membros antiesclavagistas apoiaram Trotter e atacaram Noble. Um membro do Parlamento perguntou a Trotter: «Acredita que o homem que tentou cortar a garganta com as unhas era louco?» Trotter não tinha dúvidas; respondeu: «De maneira nenhuma; acredito que um certo grau de delírio possa ter ocorrido antes de ter perecido, mas no momento em que chegou a bordo, acredito que estava no seu perfeito juízo.» A decisão de o homem usar as unhas para cortar a garganta foi uma reação totalmente racional à chegada a um navio negreiro. E, agora, as pessoas mais poderosas do mundo estavam a debater o significado da sua resistência.

«SARA»

QUANDO A JOVEM MULHER CHEGOU A BORDO DO NAVIO NEGREIRO DE LIVERPOOL, o *Hudibras*, em Old Calabar, no ano de 1785, foi de imediato o centro das atenções. Tinha beleza, elegância e carisma: «Todos os seus gestos eram ágeis, e uma boa índole irradiava dos seus olhos». Quando os músicos e instrumentos africanos iam para o convés principal, duas vezes por dia,

para a «dança», o exercício dos escravos, ela «surgia em grande vantagem, dentro do limite do tombadilho superior, acompanhando as rudes variedades de melodia africana», notou um marinheiro apaixonado, chamado William Butterworth. Era a melhor dançarina e a melhor cantora do navio. «Sempre animada! Sempre alegre!», parecia evocar a sua aura, mesmo sob a pressão extrema da escravatura e do exílio.²³

Outros marinheiros sentiam a mesma admiração de Butterworth, e, de facto, o mesmo acontecia com o Capitão Jenkin Evans, que escolhera esta jovem mulher e outra como suas «favoritas», por conseguinte, «agraciando-as com mais favores do que às restantes», provavelmente, como pequena recompensa pelos serviços sexuais coagidos. Marinheiros de navios negreiros como Butterworth, normalmente, detestavam as favoritas do capitão, uma vez que eram obrigadas a ser deladoras. No entanto, os marinheiros tinham a maior estima pela hábil cantora e dançarina. Ela era «universalmente respeitada pela tripulação do navio».

O Capitão Evans chamou-lhe Sara. Escolheu um nome bíblico, associando a mulher escravizada, eventualmente falante de Igbo, a uma princesa, a bonita mulher de Abraão. Talvez o capitão esperasse que ela partilhasse outras características com a Sara da Bíblia, a qual se manteve submissa e obediente ao seu marido durante a longa viagem até Canaã.

Não tardou que os homens escravizados do *Hudibras* se revoltassem. O objetivo era «massacrar a tripulação do navio e tomar posse da embarcação». A rebelião foi reprimida, os castigos sangrentos dispensados. Posteriormente, o Capitão Evans e outros oficiais suspeitaram que Sara e a sua mãe (que também estava a bordo) estavam de alguma forma envolvidas, embora as mulheres não se tivessem juntado aos homens na revolta em si. Quando questionadas detalhadamente, com a ameaça de violência, negaram ter tido qualquer conhecimento, mas o «medo ou culpa era bastante evidente nos seus semblantes». Mais tarde naquela noite, quando homens e mulheres do cativeiro gritavam zangados recriminações por todo o navio, no rescaldo da derrota, tornou-se evidente que tanto Sara como a sua mãe não só sabiam da conspiração como também tinham estado, de facto, envolvidas na mesma. Provavelmente, Sara teria aproveitado a sua situação privilegiada como favorita e a sua inerente maior liberdade de movimentos para ajudar a planear e até, talvez, entregar ferramentas aos homens, permitindo-lhes arrancar grilhões e algemas.

Sara sobreviveu à Passagem do Meio e a qualquer tipo de castigo que pudesse ter recebido pelo seu envolvimento na insurreição. Foi vendida em

Granada, com quase três centenas de outras pessoas, em 1787. Foi-lhe permitido permanecer na embarcação mais tempo do que a maioria, provavelmente com a autorização especial do Capitão Evans. Quando desembarcou, levou consigo tradições africanas de dança, canções e resistência.²⁴

O GRUMETE SAMUEL ROBINSON

SAMUEL ROBINSON TINHA UNS TREZE ANOS QUANDO EMBARCOU NO *LADY NEILSON*, em 1801, para viajar com o seu tio, o Capitão Alexander Cowan, e uma tripulação variada de trinta e cinco pessoas, com partida em Liverpool, passando pela Costa do Ouro, até Demerara. O resolutivo rapaz escocês fez uma segunda viagem com o seu tio, a bordo do *Crescent*, até à Costa do Ouro e Jamaica, em 1802. Registou as suas viagens em diários e usou-os quando decidiu, nos anos de 1860, redigir as suas memórias. O seu propósito declarado foi agir contra a propaganda abolicionista do seu tempo. Admitiu que o comércio escravo era algo errado, até indefensável, mas tinha ouvido «tantas declarações incorretas e ofensivas a respeito da escravatura da Índia Ocidental e dos horrores da “Passagem do Meio”» que queria «elucidar as mentes das pessoas bem-intencionadas que podem só ter visto um dos lados desta questão». Quando terminou o relato da sua vida, estava em condições de se gabar, tendo dito: «Sou o único homem vivo que trabalhou como aprendiz no comércio escravo.»²⁵

Robinson cresceu em Garlieston, uma vila costeira no sudoeste da Escócia, onde tinha ouvido um rapaz mais velho da terra a contar histórias sobre uma viagem às Índias Ocidentais. Robinson ficou fascinado. Descreveu o seu percurso até ao navio negreiro: «Senti-me de tal forma invadido por um desejo irresistível pela vida marítima, que me era totalmente indiferente o destino do navio, com a exceção do fundo do oceano, pois o importante era eu estar a bordo — sendo-me igualmente indiferente o negócio em que participaria, com a exceção da pirataria». Uma vez que qualquer navio servia, o envolvimento do seu tio no comércio escravo resolveu o assunto.

A experiência de Robinson a bordo do navio negreiro parece ter sido a experiência típica de um rapaz num navio. Sentiu enjoo no mar, foi ridicularizado, e os marinheiros mais experientes implicavam com ele, envolveu-se em lutas com os outros rapazes. Um dia, quando o mandaram para o topo do navio, deu por si «a balançar uns vinte metros para um lado

devido ao movimento do navio e, novamente, a mesma distância em sentido oposto». Naquele momento, recordou ele, «senti-me verdadeiramente longe de casa». Sentiu-se aterrorizado pelos tubarões que rodeavam o navio negreiro e, quando o *Lady Neilson* chegou a Rio Sestos, perto da Serra Leoa, ficou admirado ao ver uma grande frota de canoas conduzidas por homens africanos nus: «Fiquei a olhar para este maravilhoso espetáculo num estado de autêntica perplexidade. Era uma cena que fazia com que valesse a pena ter feito aquele caminho todo para a contemplar.» Quando os escravos foram trazidos a bordo da sua embarcação, parece que revelou pouco interesse, até pelos rapazes da sua idade. Um dos episódios mais significativos foi com o embriagado e tirânico Capitão John Ward do navio negreiro *Expedition*, no qual Robinson foi obrigado a trabalhar para pagar a sua passagem de regresso a casa, após o seu navio ter sido condenado, em Demerara. Um dia, Ward achou que o rapaz não estava a trabalhar o suficiente ou a ser tão rápido quanto devia, por isso, decidiu «refrescar a sua maneira de ser», chicoteando-o com uma corda de duas polegadas. Para escapar à sua ira, Robinson saltou dos brandais da mezena para o convés principal e lesionou gravemente o tornozelo, o que a longo prazo acabou por provar que não tinha jeito nenhum para ser marinheiro.

Quando Robinson considerou as suas motivações iniciais para ir para o mar, refletiu dizendo: «O paraíso oceânico que surgiu tão brilhante na minha imaginação agora parece consideravelmente despojado dos seus raios.» Citou a «tirania brutal» dos oficiais (incluindo o seu tio), a qualidade «indigente» da comida e da água e a ausência de «formação moral ou religiosa ou de bons exemplos». Depois de ter ido para o mar como um rapaz corpulento, no final da sua segunda viagem com escravos, perguntou: «O que sou eu agora? Um pobre esqueleto pálido, a precisar de um cajado que lhe permita arrastar-se pela rua; a esperança de seguir a profissão da minha escolha foi arrasada logo de início e as minhas perspetivas futuras ficaram efetivamente obscurecidas.»

MARINHEIRO E PIRATA ***BARTHOLOMEW ROBERTS***

BARTHOLOMEW ROBERTS FOI UM JOVEM GALÊS QUE VIAJOU COMO SEGUNDO IMEDIATO a bordo do *Princess*, de 140 toneladas, um «guineense», designação de um navio negreiro, que partira de Londres rumo à Serra Leoa.

Aparentemente, trabalhou no comércio escravo durante algum tempo. Tinha conhecimentos de navegação, uma vez que os imediatos dos escravizadores tinham de estar prontos a assumir o comando na eventualidade não rara da morte do capitão. O *Princess* foi capturado em junho de 1719 por Howell Davis e um grupo desordeiro de piratas que quiseram ficar com a embarcação de Roberts e dos seus imediatos como prémio, caso algum deles quisesse juntar-se «à irmandade». No início, Roberts hesitou ao lembrar-se que o governo britânico tinha deixado, nos últimos anos, os cadáveres de piratas executados pendurados à entrada de várias cidades portuárias do Atlântico. Mas não tardou a decidir que de facto iria navegar sob a bandeira preta.²⁶

Foi uma decisão fatídica. Quando Davis foi morto pelos comerciantes de escravos portugueses não muito tempo depois, «Barba Negra», como ele viria a ser chamado, foi escolhido como capitão do navio e não tardou a tornar-se o ladrão do mar mais bem-sucedido da sua época. Comandou uma pequena flotilha de navios e várias centenas de homens que capturaram mais de quatrocentas embarcações de mercadores ao longo de três anos, o apogeu da «era dourada da pirataria». Roberts era amplamente conhecido e, da mesma forma, amplamente temido. Os oficiais navais de patrulha, assim que o avistavam, rumavam no sentido oposto. Funcionários reais fortificavam as suas costas para se protegerem do homem a quem chamavam «o grande pirata Roberts». Fazia a sua parte a caminhar pelos conveses do navio, vestido de forma elegante, com um exuberante colete de damasco, uma pena vermelha no chapéu e um palito de ouro na boca. O seu lema de pirata era «Uma Vida Feliz e Curta».

Roberts aterrorizou a costa africana, fazendo com que os comerciantes de lá «entrassem em pânico». Era tal o seu desprezo pelos meios violentos dos capitães que comercializavam escravos, que ele e a sua tripulação praticavam um ritual sangrento chamado a «distribuição de justiça», dando temíveis chicotadas a qualquer capitão capturado cujos marinheiros se queixassem do uso do chicote. De facto, era o próprio Roberts que dava algumas destas surras. Os comerciantes de escravos reagiram a esta ameaça aos seus lucros persuadindo o Parlamento a intensificar as patrulhas navais na costa da África Ocidental. O HMS *Swallow* descobriu e atacou Roberts, em fevereiro de 1722. Roberts manteve-se no convés para liderar a batalha e encorajar os seus homens, mas foi atingido por uma salva fatal de metralha na garganta. Os seus imediatos honraram um juramento de longa data e atiraram o seu corpo ainda armado borda fora. A embarcação naval

derrotou os piratas, capturou os sobreviventes e levou-os para a fortaleza de comercialização de escravos, no Castelo da Costa do Cabo, onde foram julgados e enforcados em massa. O Capitão Challoner Ogle distribuiu então os cadáveres ao longo da costa africana para que os comerciantes de escravos locais os pendurassem como mensagem para os navegantes. Ogle fez questão de visitar o rei de Whydah, que lhe tinha prometido vinte e seis quilogramas de ouro em pó «se apanhasse aquele patife do *Roberts* que há muito infestava a sua costa».

NICHOLAS OWEN, MARINHEIRO E PEQUENO COMERCIANTE DE ESCRAVOS

NICHOLAS OWEN FOI UM ROBINSON CRUSOE DA VIDA REAL, UM MARINHEIRO irlandês picaresco que foi para o mar depois do esbanjador do seu pai ter dilapidado a fortuna da família. Atravessou o Oceano Atlântico cinco vezes, três por causa de escravizadores, duas com finalidades desastrosas. Uma viagem culminou em motim quando Owen e quatro dos seus imediatos, fartos do «uso severo» pelo seu capitão, se apropriaram do que Owen chamou «a liberdade à qual todos os europeus têm direito». Perto de Cape Mount, a sul da Serra Leoa, os marinheiros fizeram uma fuga armada e andaram fugidos durante vários meses, alimentando-se de arroz selvagem, ostras e à custa da hospitalidade da população indígena. O segundo desastre sucedeu mais ou menos um ano mais tarde, quando outros africanos provaram não ser tão amigáveis ao furarem o barco de Owen como vingança de um rapto recente de um navio negreiro holandês. Com o seu barco saqueado e ele levado como prisioneiro, Owen perdeu tudo — o salário de quatro anos, todo em ouro, e artigos de comércio que tinha planeado vender para aumentar o seu pagamento. Os nativos sabiam que os seus cativos eram ingleses e não holandeses, tendo-lhes poupado a vida. Acabaram por entregá-los a um Sr. Hall, um comerciante branco de escravos da região, para quem Owen foi trabalhar. Owen não tardou a estabelecer-se sozinho, instalando-se nas ruínas de uma pequena fortaleza de comercialização de escravos, na Ilha de York, junto ao rio Sherbro, a trabalhar como intermediário de ligação entre grupos africanos locais e comerciantes europeus.²⁷

Owen começou a escrever um diário para «revelar ao mundo os muitos perigos de uma vida marítima». Ele era o seu próprio melhor exemplo. Tinha sofrido com os perigos naturais enquanto viveu e trabalhou

«dependendo daquele elemento irado». Isto era algo que podia tolerar porque o mar «não tinha respeito por pessoas» — matava um príncipe com a mesma facilidade com que matava o comum marujo. O problema mais profundo residia no facto de «um marinheiro não ter outro meio de satisfazer as necessidades da sua vida que não seja navegar os mares para receber um salário». Dependia totalmente de dinheiro para a sua subsistência. Owen argumentou através de uma comparação: «Olho para ele e sinto-me mais miserável do que um pobre agricultor que vive do seu trabalho, que pode descansar de noite numa cama de palha na obscuridade enquanto um marinheiro se acomoda no topo principal a soprar para os dedos numa noite gelada.» Protestou contra a ideia de «percorrer o mundo por dinheiro, o deus universal da humanidade, até a morte nos levar».

Owen tentou escapar à escravatura do dinheiro ao tornar-se um pequeno comerciante de escravos. Podia ter regressado ao mar, chegando a viver novamente «entre cristãos e o meu povo nativo». Em vez disso, decidiu viver no meio do que chamava «um povo bárbaro que não conhece Deus nem uma boa qualidade no homem». E reconheceu que foi uma escolha: «Algumas pessoas podem estranhar que fiquemos tanto tempo no meio de pessoas com o supramencionado carácter, quando temos tantas oportunidades para nos afastarmos da costa e regressarmos a casa.» Preocupava-o a possibilidade de cair na boca do povo, caso regressasse a casa, e de lhe chamarem «o mulato que acabou de chegar da Guiné». Assim, optou pelo que considerava ser uma vida ociosa, indolente, à margem do império que subordinava os outros à regra implacável do «deus universal da humanidade». A escolha resultou em fracasso, tal como Owen bem compreendeu e o seu miserável diário torna evidente. Morreu de febre em 1759, sem um tostão e sozinho. Há muito que tinha uma «grande tendência para a melancolia».

CAPITÃO WILLIAM SNELGRAVE

O CAPITÃO WILLIAM SNELGRAVE ESTAVA A REUNIR UMA CARGA DE AFRICANOS NA «Costa dos Escravos» de Benim para transportar até Antígua quando, para sua surpresa, foi convidado pelo rei de Ardra (também chamado Allada) para lhe fazer uma visita. Isto era um dilema. Por um lado, Snelgrave não ousava recusar com a pretensão de obter favores para futuros fornecimentos de escravos. Mas, por outro lado, considerava que o rei e o seu povo

eram «ferozes canibais brutos». O capitão resolveu o dilema decidindo fazer a visita e levar com ele uma guarda de dez marinheiros «bem armados com mosquetes e pistolas que sabia serem bastante temidos por aqueles selvagens».²⁸

Escortado por canoas, quase meio quilómetro rio acima, ao chegar, Snelgrave encontrou o rei «sentado num banco, sob algumas árvores sombrias», acompanhado por cerca de cinquenta cortesãos e um grande grupo de guerreiros na proximidade. Estes estavam armados com arcos e flechas, espadas e lanças farpadas. Os marinheiros armados ocuparam posições de defesa, «em frente a eles, a uma distância de cerca de vinte passos» enquanto Snelgrave oferecia presentes a um rei encantado.

Snelgrave não tardou a aperceber-se de «uma criancinha negra amarrada pela perna a uma estaca enfiada no chão». Dois padres africanos estavam de pé, a seu lado. A criança era «um menino bonito, com cerca de 18 meses de idade», mas estava a sofrer, tinha o corpo coberto de moscas e vermes. Agitado, o capitão de escravos perguntou ao rei: «Porque é que a criança está amarrada daquela maneira?» O rei respondeu que «iria ser sacrificada, naquela noite, ao seu Deus *Egbo*, para lhe dar prosperidade». Perturbado com a resposta, Snelgrave rapidamente ordenou a um dos seus marinheiros «para tirar o menino do chão para o salvar». Assim que o fez, um dos guardas do rei correu em direção ao marinheiro brandindo a sua lança, pelo que Snelgrave se levantou e sacou de uma pistola, fazendo o homem estacar, pregando um susto ao rei e provocando tumulto na multidão.

Quando a ordem foi restaurada, Snelgrave queixou-se ao rei sobre o comportamento ameaçador do guarda. O rei respondeu que o próprio Snelgrave «não tinha agido corretamente» quando ordenou ao marinheiro para agarrar na criança, «uma vez que era sua propriedade». O capitão desculpou-se com a explicação de que a sua religião «proíbe expressamente algo tão horrível como matar uma pobre criança inocente». Acrescentou a regra de ouro: «A grande Lei da Natureza humana consistia em Fazer aos outros o que gostaríamos que nos fizessem.» O conflito acabou por ser resolvido não devido à teologia, mas ao nexo monetário, já que Snelgrave propôs comprar a criança. Ofereceu «uma data de contas da cor do céu que valiam cerca de metade de uma libra esterlina da Coroa». O rei aceitou a oferta. Snelgrave ficou surpreendido com um preço tão barato, uma vez que comerciantes como o rei estavam, normalmente, «sempre prontos a aproveitar-se de nós, em qualquer oportunidade extraordinária».

O resto do encontro foi preenchido a comer e a beber, respetivamente,

a comida e o licor europeus que Snelgrave tinha trazido para o rei. Ao capitão e seus homens também foi oferecido vinho de palma africano, mas Snelgrave recusou-se a beber, pois era do conhecimento comum dos capitães de navios negreiros que podia ter sido «astutamente envenenado». Os marinheiros não se preocupavam com isso e beberam avidamente. Quando estavam de partida, o rei declarou estar «satisfeito» com a visita, o que significava que mais escravos estariam por vir. Enquanto os europeus regressavam ao navio nas canoas, Snelgrave virou-se para um membro da sua tripulação e disse que deviam «arranjar uma mulher maternal [entre os escravos já a bordo] para cuidar desta pobre criança». O marinheiro respondeu que «já tinha uma em vista». A mulher «tinha muito leite nos seios».

Assim que Snelgrave e os marinheiros chegaram a bordo, precisamente a mulher de que tinham falado viu-os com o menino e correu «com grande ânsia, tirando-o dos Braços do Homem branco que o segurava». Era o filho daquela mulher. O Capitão Snelgrave tinha-a comprado sem se aperceber da ligação. Snelgrave constatou: «Penso que nunca se viu nada mais comovente do que nesta ocasião, entre uma mãe e o seu pequeno filho.»

O intérprete do navio contou então à mulher o que tinha acontecido, que, tal como Snelgrave escreveu, «Eu salvara o seu filho de ser sacrificado». A história foi passada de boca em boca no navio, entre os mais de trezentos cativos a bordo que se apressaram a «exprimir-me a sua gratidão, batendo palmas e cantando uma canção em minha honra». E os agradecimentos não terminaram ali, como Snelgrave notou: «Este caso provou ser muito útil para nós, pois deixou-os com boa impressão dos Homens Brancos; de tal forma que não houve um único motim no nosso navio durante toda a viagem.» A benevolência de Snelgrave continuou ao chegarem a Antígua. Assim que contou a história da criança e da mãe a um Sr. Studely, proprietário de escravos, «ele comprou a Mãe e o Filho, e foi um bom Senhor para eles».

William Snelgrave conseguia, assim, considerar os africanos como «ferozes canibais brutos» e ele próprio como um redentor ético e civilizado, um bom cristão com qualidades que até os selvagens tinham de reconhecer e aplaudir. Era capaz de se considerar o salvador de famílias ao mesmo tempo que as destruía. Conseguia imaginar um desfecho humano para dois enquanto entregava centenas a um destino de labor interminável nas plantações e morte prematura. Com justificação, até era capaz de invocar a regra de ouro que não tardaria a tornar-se uma expressão central do movimento antiesclavagista.

CAPITÃO WILLIAM WATKINS

ENQUANTO O *AFRICA*, UM GUINEENSE DE BRISTOL, CAPITANEADO POR WILLIAM

Watkins, estava ancorado no rio Old Calabar nos finais da década de 1760, os seus prisioneiros estavam ocupados no porão da embarcação a remover as correntes o mais silenciosamente possível. Um grande número deles conseguiu libertar-se dos grilhões, tirar as grades e trepar até ao convés principal. Tentaram chegar à popa da sala das armas e deitar a mão a armamento que pudessem usar para recuperar a liberdade perdida. Não era invulgar, explicou o marinheiro Henry Ellison, que os escravos se revoltassem, quer fosse por «amor à liberdade», «maus-tratos», quer por «espírito de vingança».²⁹

Os homens da tripulação do *Africa* foram apanhados totalmente de surpresa; pareciam não perceber que estava a decorrer uma insurreição, literalmente, sob os seus pés. Mas, assim que os amotinados «arrombaram a porta reforçada», Ellison e sete dos seus companheiros de tripulação, «bem armados com pistolas e sabres», entraram a bordo vindos de um navio negreiro vizinho, o *Nightingale*. Viram o que estava a acontecer, montaram a barricada e dispararam por cima das cabeças dos rebeldes, na esperança de os assustar para que se rendessem. Os tiros não os detiveram, pelo que os marinheiros baixaram a mira e dispararam contra a massa de insurgentes, tendo matado um. Os cativos fizeram uma segunda tentativa para tentarem abrir a porta barricada, mas os marinheiros foram mais fortes, obrigando-os a recuar até à frente e perseguindo-os. Enquanto os marujos armados continuavam a avançar, uns poucos rebeldes saltaram borda fora, alguns correram para a parte de baixo e outros ainda ficaram no convés para lutar. Os marinheiros voltaram a disparar e mataram mais dois.

Logo que a tripulação recuperou o controlo da situação, o Capitão Watkins restabeleceu a ordem. Escolheu oito dos amotinados «para servir de exemplo». Foram amarrados, e ordenou a cada um dos marinheiros — a tripulação habitual do *Africa*, mais os oito do *Nightingale* — que chicoteassem à vez. Os marujos «açoitaram-nos até não poderem mais de cansaço». O Capitão Watkins, em seguida, pegou num instrumento chamado «o torturador», uma combinação de tenaz de cozinheiro e instrumento de cirurgião para espalhar gesso. Tinha-o aquecido até ficar com um calor branco e usou-o para queimar a carne dos oito rebeldes. «Quando esta operação acabou», explicou Ellison, «foram confinados e levados para baixo». Aparentemente, todos sobreviveram.

No entanto, a tortura não tinha chegado ao fim. O Capitão Watkins suspeitava que um dos seus marinheiros estava envolvido na conspiração, que teria «encorajado os escravos a se revoltarem». Acusou um marujo negro sem nome, o cozinheiro do navio, de ter ajudado a revolta, «de lhes ter fornecido as ferramentas do tanoeiro, com a finalidade de se poderem libertar dos ferros». Ellison tinha dúvidas, apelidando a suspeita de «mera suposição sem qualquer prova do facto».

Mesmo assim, o Capitão Watkins ordenou um colar de ferro — que, normalmente, era colocado nos escravos mais rebeldes — preso à volta do pescoço do marujo negro. Ordenou que fosse «acorrentado à cabeça do mastro principal», onde permaneceria dia e noite, indefinidamente. Deveria receber «apenas uma banana e meio litro de água por dia». As suas roupas limitavam-se a um par de calças compridas, o que era pouco «para o proteger da inclemência da noite». O marujo acorrentado permaneceu na gávea do traquete do navio durante três semanas, a morrer lentamente à fome.

Quando o *Africa* reuniu a sua carga completa de 310 escravos e a tripulação se preparou para navegar para longe da Baía de Biafra, o Capitão Watkins decidiu que o castigo do cozinheiro devia continuar, por isso, combinou com o Capitão Joseph Carter para o enviar a bordo do *Nightingale*, onde foi novamente acorrentado ao topo principal e recebeu a mesma mísera porção de comida e água. Ao fim de mais dez dias, o marujo negro estava com delírios. «Fome e opressão», segundo Ellison, «tinha-o reduzido a um esqueleto». Durante três dias, lutou insanamente para se libertar dos grilhões, fazendo com que as correntes esfregassem «a pele de várias partes do seu corpo». O colar do pescoço «acabou por atingir o osso». O «pobre homem», disse Ellison, tinha-se tornado «uma figura deveras chocante». Ao fim de cinco semanas nas duas embarcações e de «ter passado por um sofrimento inconcebível em ambas, foi aliviado pela morte». Ellison foi um dos marinheiros encarregados de atirar o seu corpo da gávea do traquete para o rio. O pouco que restava do marujo negro foi «imediatamente devorado pelos tubarões».

CAPITÃO JAMES FRASER

QUANDO THOMAS CLARKSON VISITOU O PORTO DE COMERCIALIZAÇÃO DE ESCRAVOS de Bristol, em julho de 1787, para reunir provas que servissem ao movimento abolicionista, aconselhou-se com um homem chamado Richard

Burges, advogado opositor do comércio de seres humanos. A conversa enveredou pelos capitães dos navios negreiros, o que levou um impaciente Burges a vociferar que todos eles mereciam «há muito ser enforcados» — exceto um. A exceção era o Capitão James Fraser de Bristol, um homem que passou vinte anos no comércio escravo, tendo viajado cinco vezes até Bonny, quatro vezes até Angola e uma vez até Calabar, a Costa de Barlavento e a Costa do Ouro. Burges não era o único abolicionista a elogiar Fraser. Alexander Falconbridge, o médico que escreveu uma acusação contundente contra o comércio escravo, viajou com Fraser, conhecia-o bem e disse: «Acredito que ele seja um dos melhores homens do negócio.» Também Clarkson acabou por se juntar ao coro de elogios.³⁰

O Capitão Fraser comandava um navio organizado, com o mínimo de coerção ou, pelo menos, foi o que afirmou aquando do seu testemunho perante um comité parlamentar, em 1790: «Os escravos de Angola são muito pacíficos, pelo que raramente é preciso confiná-los a ferros; são ainda autorizados a descer entre conveses e a subir de convés, consoante tenham calor ou frio.» Em resultado disso, viviam «alegres» a bordo. Acrescentou que tratava os escravos de Bonny e Calabar de maneira diferente, uma vez que eram mais «cruéis» e com tendência para a insurreição. No entanto, mesmo neste caso, era moderado atendendo aos padrões da época: «Assim que o navio chega a alto-mar e não se avista terra, costumo tirar-lhes as algemas e, logo a seguir, os ferros das pernas — nunca tive os escravos a ferros durante a Passagem do Meio, nem sequer a partir da Costa do Ouro e Barlavento, com a exceção de alguns malfeitores que causaram problemas no navio e tentaram persuadir os escravos a destruir os homens brancos.» Sempre proporcionou aos escravos alojamento limpo, exercício e «diversões frequentes, peculiares no país deles». Oferecia quantidade abundante da comida à qual estavam habituados na sua terra nativa. Em relação aos que se recusavam a comer, Fraser explicou: «Recorri sempre à persuasão — a força é sempre ineficiente.» Os escravos que adoeciam tinham um beliche especial de hospital, e «os cirurgiões recebiam sempre ordens, e eram deixados à vontade, para lhes dar qualquer coisa que estivesse no navio».

Talvez a declaração mais incomum que fez ao comité parlamentar tenha sido a seguinte: «Normalmente, escolhemos o mais humano e mais bem-disposto da tripulação do navio para cuidar dos escravos e lhes servir as provisões.» Não tolerava abusos: «Castiguei, com as minhas próprias mãos, marinheiros por terem maltratado negros.» A consequência lógica destas práticas era uma modesta mortalidade de marinheiros e escravos

nos seus navios (com a exceção de uma epidemia). Insistiu que sempre tratou os seus marinheiros com «humanidade e ternura». Citou, como prova disso, o realistamento dos marinheiros nas viagens seguintes, umas três ou quatro vezes, segundo se lembrava. De facto, Falconbridge tinha ido com ele em três viagens.³¹

Falconbridge contrariou o testemunho de Fraser em vários aspetos essenciais: achava que havia uma percentagem maior de escravos raptados do que Fraser estava disposto a admitir e que o próprio Fraser comprava os que eram raptados sem fazer perguntas. As condições materiais no navio eram piores do que o capitão sugeria e os escravos não eram alegres ou pacíficos, como provavam os inúmeros suicídios. Acrescentou, no entanto, que o Capitão Fraser «recomendava sempre aos plantadores para nunca separarem familiares ou amigos». E Fraser fazia o que disse sobre a tripulação: tratava-os «muito bem; autorizava sempre que tomassem um gole de bebida de manhã e um grogue à noite; quando um deles estava doente, enviava-lhe mantimentos da sua própria mesa e perguntava todos os dias sobre a sua saúde».

CAPITÃO E MERCADOR ROBERT NORRIS

ROBERT NORRIS FOI UM HOMEM DE MUITOS TALENTOS. ERA UM EXPERIENTE E bem-sucedido capitão de navio negreiro de Liverpool que ganhou dinheiro suficiente para se reformar do mar e continuar a comercializar escravos como um comerciante de sucesso. Também foi escritor, polemista a favor do comércio escravo e uma espécie de historiador. Em 1788, escreveu e publicou anonimamente *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*. No ano seguinte, escreveu uma história sobre uma região da África Ocidental com base no seu conhecimento pessoal: *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney*. Neste último lamentou a existência de tão pouca literatura histórica sobre África, tendo dado a sua própria explicação: «A estupidez dos nativos é uma barreira insuperável que impede a informação do inquiridor.» Norris representou os interesses de Liverpool nas audiências parlamentares, realizadas entre 1788 e 1791. Foi um dos maiores defensores públicos do comércio escravo.³²

Como primeira testemunha perante o Comité de toda a Câmara dos Comuns, em junho de 1788, Norris descreveu a Passagem do Meio em

detalhe. Os escravos tinham boas acomodações sob o convés, explicou ele, que os marinheiros limpavam cuidadosa e regularmente. Entradas de ar e ventiladores de lona arejavam os seus alojamentos e permitiam «uma livre circulação de ar fresco». Os escravos tinham espaço mais do que suficiente. Dormiam em «tábuas limpas» que eram mais saudáveis do que «Camas ou Redes». Comiam comida abundante e de boa qualidade. Os homens e os rapazes tocavam instrumentos musicais, dançavam e cantavam enquanto as mulheres e as meninas «se divertiam a fazer enfeites imaginativos para elas com contas, sendo que as recebiam em abundância». Aos escravos eram concedidos os «Luxos de Cachimbos e Tabaco» e, ocasionalmente, até um gole de *brandy*, em especial, quando estava frio. Um tal bom tratamento, explicou Norris, era do interesse do capitão, pois tinha a meta de uma comissão de mais 6 por cento do seu salário pelos escravos entregues saudáveis e vivos, no lado ocidental do Atlântico. Norris explicou aos membros do Parlamento que «Interesse» e «Humanidade» estavam perfeitamente em uníssono no comércio escravo.

E, no entanto, o único documento que restava, escrito por Norris e que não se destinava a ser publicado, conta uma história diferente e bastante menos idílica. Norris escreveu no diário do capitão na sua viagem no *Unity*, de Liverpool a Whydah, daí até à Jamaica e regresso a Liverpool, entre 1769 e 1771. Uma semana depois de levantar âncora em Whydah e zarpar para atravessar o Atlântico, Norris anotou que «os escravos se revoltaram, o que foi prontamente reprimido com a perda de duas mulheres». Duas semanas mais tarde, os escravos insurgiram-se novamente, mais uma vez liderados pelas mulheres, e, portanto, foi escolhido um castigo especial: Norris «deu às mulheres em questão 24 chicotadas a cada». Três dias depois, fizeram uma terceira tentativa, após vários terem «tirado as suas algemas», mas Norris e a tripulação foram céleres a conseguir colocá-los novamente a ferros. E, na manhã seguinte, fizeram uma quarta tentativa: «Os escravos tentaram forçar as grades durante a noite, com o propósito de matarem os brancos ou de se afogarem a eles próprios.» Acrescentou que «confessaram as suas intenções e tanto as mulheres como os homens estavam determinados, caso não conseguissem apunhalar os brancos, a saltar borda fora, mas, caso se vissem impedidos de o fazer por causa dos seus ferros, estavam decididos a incendiar o navio, numa última tentativa». A sua determinação era tão grande que, caso fracassassem, planearam cometer suicídio em massa por afogamento ou autoincineração. «A obstinação deles», escreveu Norris, «obriga-me a ter de disparar sobre o cabecilha». Mas nem sequer

isto encerrou o assunto. Um homem a quem Norris chamou «N.º 3» e uma mulher a quem chamou «N.º 4», que estavam no navio há muito tempo, continuaram a resistir e morreram de ataques de loucura. «Tinham tentado várias vezes afogar-se, uma vez que tinham ficado desapontados com a sua insurreição.»

MERCADOR HUMPHRY MORICE

A BORDO DO NAVIO DE HUMPHRY MORICE, O KATHERINE, OS ESCRAVOS MORRIAM de muitas causas, anotou o Capitão John Dagge, em 1727-28. Um homem e uma mulher saltaram borda fora e afogaram-se, um na costa africana, outro durante a Passagem do Meio. Uma mulher pereceu de «paralisia e deixou de conseguir usar os seus membros». Um homem expirou de «taciturno e melancólico», outro «taciturno (e um louco)». «Taciturno», normalmente, queria dizer que o calabrote não funcionara na pessoa assim descrita. Outros morreram de repente, com febre, «dores nos membros inchados», letargia e fluxo, hidropisia, tísica. Um ficou macilento («magro») e faleceu. Outros dezanove morreram, a maioria de disenteria. Um rapaz conseguiu «Escapar quando os Daomé chegaram». Talvez os Daomé fossem o seu grupo.³³

Todas estas pessoas sem nome, mais o número extraordinário de 678 que foram entregues vivas pelo Capitão Dagge em Antígua, pertenciam a Humphry Morice, descendente de uma das mais importantes famílias de mercadores de Londres, membro do Parlamento, amigo e associado próximo do primeiro-ministro Robert Walpole, além de governador (primeiro oficial) do Banco de Inglaterra. Estava envolvido, ao mais alto nível, no comércio global, no capital financeiro e na economia do Império Britânico. Possuía uma sumptuosa propriedade familiar na zona rural da Cornualha e uma casa magnífica em Londres. Tinha criados para atenderem a todos os desejos do cavalheiro. Através do casamento, tinha forjado ligações estratégicas a outras famílias poderosas de mercadores. Era membro da classe dirigente.

Morice foi, além disso, um dos comerciantes livres que liderou o ataque contra o monopólio instituído da Real Companhia Africana nos primeiros anos do século XVIII. Foi empregador do capitão de comércio escravo William Snelgrave. Foi quem mais influenciou o Parlamento ao persuadir os seus membros a enviar o HMS *Swallow* que derrotou o pirata

Bartholomew Roberts, na costa africana, em fevereiro de 1722. Morice fazia negócios com a Europa (em especial, com os Países Baixos), Rússia, as Índias Ocidentais e América do Norte, mas o centro do seu império de negócios estava em África. Foi o maior comerciante de escravos de Londres no início do século XVIII.

O *Katherine* pertencia a uma pequena frota de navios negreiros de Morice e que tinham o nome da sua esposa e filhas. (Resta saber qual seria a reação da esposa Katherine ou da filha Sarah se soubessem que os escravos a bordo dos navios com os seus nomes tinham a letra *K* ou *S* gravada nas nádegas.) Os navios de Morice representavam quase 10 por cento do volume de comércio de escravos de Londres, numa época em que a cidade possuía quase tantos guineenses quanto Bristol e mais do que Liverpool. Fizeram sessenta e duas viagens, transportaram carga bem classificada, com um valor entre 6000 e 12.000 libras, até África e transportaram quase vinte mil pessoas até às plantações do Novo Mundo. Este número não inclui muitos cujos capitães venderam em troca de ouro a navios portugueses na costa africana. O ouro, como Morice gostava de dizer, não morreu na Passagem do Meio.

Morice era um mercador e armador empenhado. Dedicou-se a aprender os detalhes do negócio, que exprimiu em instruções cuidadosas que deu à sua equipa de capitães. Explicou como as práticas comerciais variavam de um porto africano para outro. Sabia que ficar demasiado tempo na costa a reunir uma carga constituía maior risco de mortalidade, pelo que elaborou práticas de cooperação entre os seus navios para evacuar os escravos rapidamente. Instruía os seus capitães para comprarem escravos com idades compreendidas entre os doze e os vinte e cinco anos, dois do sexo masculino por cada um do sexo feminino, «Bom e saudável, que não fosse cego, coxo ou tivesse manchas». Sem dúvida, seguia os conselhos dos seus pares fabris jamaicanos sobre os «Defeitos a serem cuidadosamente evitados»:

Os muito baixos e muito altos são igualmente desagradáveis
Rostos Feios
Peitos Compridos e Caídos que os espanhóis odeiam de morte
Peles Amareladas
Manchas Brancas na Pele, que se tornam Doenças Incuráveis
Películas nos Olhos
Falta de dentes, de dedos nas mãos ou nos pés

Umbigo muito saliente
Hérnias, muito comuns entre os Escravos da Gâmbia
Pernas Arqueadas
Canelas Finas
Lunáticos
Idiotas
Letárgicos³⁴

Também explicou como os escravos deviam ser alimentados e como a sua comida devia ser preparada. Exigiu que tanto marinheiros como escravos fossem bem tratados. Levou cirurgiões e limões (para combater o escorbuto) a bordo das suas embarcações, ainda quando ambos não eram uma prática comum. Dizia aos seus capitães para se certificarem de que «os seus negros faziam a barba e andavam limpos para terem bom aspeto e causarem boa impressão aos plantadores e compradores».

É impossível saber com precisão quanto da grande riqueza de Morice em bens, terras, navios, ações e fundos veio do comércio escravo, embora seja possível saber que, independentemente do montante de lucros, ele achava-os inadequados para manter o seu estilo de vida. Defraudou o Banco da Inglaterra (no valor aproximado de 29.000 libras no total; quase 7,5 milhões de dólares na moeda de 2007) ao inventar letras de câmbio falsas e ao fazer uma má gestão dos fundos dos quais era administrador. Quando Morice morreu em desgraça, no dia 16 de novembro de 1731, estava numa situação muito diferente daqueles que morreram a bordo do *Katherine* ou de qualquer um dos seus outros navios. No entanto, foi horrível a maneira como este famoso comerciante de escravos morreu. As pessoas sussurraram: «Dizem que tomou veneno.»

MERCADOR HENRY LAURENS

EM ABRIL DE 1769, HENRY LAURENS, UM DOS PRIMEIROS COMERCIANTES MAIS ricos da América, escreveu ao Capitão Hinson Todd que estava disposto a transportar carga da Jamaica até Charleston, na Carolina do Sul. Laurens era um comerciante de escravos experiente e estava preocupado por Todd não o ser. Assim, advertiu que, se o mercador da Jamaica levasse «Negros a bordo da sua chalupa, deveria ter muito cuidado para se proteger contra uma insurreição. Nunca coloque a sua vida nas mãos deles, em nenhum

momento. Porque um momento é quanto basta para o privarem dela e terem oportunidade de destruir todos os seus homens. Ainda assim, pode tratar esses negros com grande Humanidade». Era uma instrução estranha, mas reveladora. Laurens instruiu o capitão para tratar com «grande humanidade» precisamente as pessoas que, se lhes fosse dada uma oportunidade numa fração de segundo, o aniquilariam e toda a sua tripulação. Tais eram as contradições que Laurens enfrentou, e não foi o único. Conhecia a realidade brutal do comércio escravo e a resistência que sempre gerou e, ainda assim, tentou dar uma expressão humana à situação. Talvez temesse que tivesse assustado o capitão e que este, por sua vez, reagisse de forma exagerada e danificasse a sua propriedade perigosa mas valiosa.³⁵

Nesta altura, Laurens já tinha construído uma fortuna graças à grande expansão do comércio no Atlântico, em particular do comércio escravo. Em 1749, era ele um jovem de vinte e cinco anos, constituiu uma sociedade comercial, a Austin & Laurens, que se expandiu ao incluir um novo sócio, George Appleby, dez anos mais tarde. Mais de metade dos escravos importados nas colónias americanas/dos Estados Unidos passava por Charleston, que servia de ponto de distribuição para todo o sul inferior. A sua empresa desempenhou um papel de liderança, e o próprio Laurens passou a conhecer as várias etnias africanas que chegavam a bordo dos navios negreiros. Tinha uma forte preferência pelos povos da Gâmbia e da Costa do Ouro como trabalhadores de plantações e uma aversão convicta pelos Igbo e angolanos.³⁶

À semelhança de Humphry Morice, da geração anterior, Laurens organizou a importação de cerca de sessenta cargas de escravos. Ao contrário de Morice, que normalmente era o único proprietário e investidor nas suas viagens, Laurens distribuiu o risco ao angariar fundos através de parcerias. Escreveu: «O comércio de África é mais propenso a tais Acidentes do que qualquer outro que conhecemos, por isso, é de grande importância para quem quer aventurar-se nesse ramo que se fortaleça contra qualquer decepção a que o negócio está sujeito.» O negócio era perigoso, tal como advertiu o Capitão Todd, mas também era lucrativo, «vantajoso» ou, como disse uma vez, «o mais rentável». Em 1760, Laurens era um dos comerciantes mais ricos, não só da Carolina do Sul mas também de todas as colónias americanas.

Laurens tomou a decisão consciente de grande parte dos seus negócios deixarem de estar ligados ao comércio escravo, por volta de 1763, embora continuasse envolvido ao aceitar inúmeras cargas de escravos à

consignação, conforme sugerido pela carta que enviou ao Capitão Todd. Tinha perdido um sócio e financiador rico, o que pode ter limitado a sua capacidade de cobrir o risco. Ou talvez o rico mercador tivesse, simplesmente, deixado de querer ser um «aventureiro». Seja como for, direcionou a sua atenção — e os seus lucros do comércio escravo — para a atividade de plantador, especulador de terras e político. Acumulou vastas extensões de terra e, com o passar do tempo, adquiriu seis plantações. Duas, Broughton Island e New Hope, situavam-se na Geórgia e quatro na Carolina do Sul: Wambaw, Wrights Savannah, Mount Tacitus e Mepkin. A última destas terras e sua residência principal tinha cerca de 1270 hectares, onde várias centenas de escravos produziam arroz e outras mercadorias para exportação, percorrendo estas quarenta e oito quilómetros ao longo do rio Cooper até Charleston e daí sendo lançadas na economia do Atlântico.

Laurens transformou o seu poder económico em poder político. Foi eleito dezassete vezes para cargos, tendo servido a Assembleia Geral da Carolina do Sul e o Congresso Continental, tendo chegado, ao fim de um curto período de tempo, à presidência do último. Ajudou a negociar o Tratado de Paris, que deu a independência às colónias americanas, e foi eleito para representar a Carolina do Sul na Convenção Constitucional de 1787 (embora se tenha recusado a prestar serviço). Este homem, que tinha aconselhado o Capitão Todd a nunca colocar a sua vida nas mãos de africanos escravizados, devia a sua riqueza, estatuto e vida requintada à sua própria decisão de ter centenas, efetivamente milhares de vidas em seu poder, como plantador e mercador do negócio de escravos.

«OS LADRÕES GANANCIOSOS»

OS TUBARÕES COMEÇAVAM A SEGUIR OS NAVIOS NEGREIROS QUANDO ESTES CHEGAVAM à costa da Guiné. Desde a Senegâmbia, ao longo das costas do Barlavento, Ouro e Escravos até ao Congo e Angola, os marinheiros avistavam-nos quando as suas embarcações estavam ancoradas ou a deslocar-se lentamente e, mais claramente, numa calma absoluta.³⁷ O que atraía tubarões (assim como outros peixes) eram os resíduos humanos, vísceras e lixo que eram continuamente atirados borda fora. Como um «ladrão ganancioso», o tubarão «acompanha os navios, na expectativa do que possa cair borda fora. Um homem que, infelizmente, caía ao mar nessa altura certamente perecerá, sem misericórdia». O jovem Samuel Robinson recordou o

medo de tal predador voraz: «Bastava vê-lo a mover-se lentamente à volta do navio, com a sua barbatana preta, uns 60 cm acima da água, nariz largo e olhos pequenos, além do olhar de vilão no seu todo da criatura, e já provocava arrepios, mesmo a uma distância segura.» Os tubarões eram especialmente perigosos quando o comércio era efetuado em barcos e canoas, com intensa ondulação, entre os escravizadores ancorados ao largo e os fortes de comércio ou aldeias em terra. Aglomeravam-se à volta da embarcação mais pequena, ocasionalmente saltavam da água para morder um remo ao meio, sempre na expectativa, como notou um comerciante nervoso, «de ver o fundo da nossa canoa a virar ao contrário». Os tubarões eram conhecidos como o «terror dos marinheiros».³⁸

Tornavam-se um terror ainda maior quando começavam a morrer membros da tripulação. Às vezes, os capitães esforçavam-se por enterrar os marinheiros falecidos em terra, como, por exemplo, no Bonny, onde os cadáveres foram enterrados em campas pouco profundas, num local arenoso, à distância aproximada de 400 metros da principal cidade comercial. Mas quando aumentava o caudal do rio, às vezes a corrente levava a areia dos corpos, provocando um fedor nocivo e atraindo tubarões famintos. Na maioria das áreas da costa, os escravizadores não tinham direitos de sepultamento, o que resultou no que Silas Told testemunhou em relação ao cadáver de um antigo camarada, no porto de São Tomé, por volta de 1735: «O primeiro [tubarão] agarrou uma parte traseira dos quadris e arrancou-a toda de uma vez; o segundo atacou a parte traseira dos quadris e tirou-a da mesma maneira; o terceiro atacou furiosamente o resto do corpo e devorou-o avidamente de uma só vez.» As tripulações tentavam enganar os tubarões ao encerrar os marinheiros mortos na respetiva rede ou numa velha vela de lona, ambas cosidas, e ao colocar uma bola de canhão para puxar o corpo até ao fundo, na esperança de não ser comido. Muitas vezes, esta estratégia falhava, como notou um cirurgião do mar: «Tenho visto com frequência [tubarões] a agarrar o cadáver assim que este é entregue ao mar; rasgando-o e devorando-o, assim como à rede que o envolve, sem lhe dar oportunidade de afundar, apesar do grande peso de lastro que o acompanha.»³⁹

Se para os marinheiros o tubarão representava terror, para os escravos significava o mais puro terror. Nenhum esforço foi feito para proteger ou enterrar os corpos de cativos africanos que morreram nos navios negreiros. Uma sucessão de comentadores reiterou o que Alexander Falconbridge contou sobre o Bonny, à volta do qual os tubarões se aglomeravam «em quantidade quase inacreditável, próximo dos navios negreiros, devorando

com grande celeridade os cadáveres dos negros à medida que são atirados borda fora».⁴⁰ O mercador holandês Willem Bosman descreveu um frenesim em que quatro ou cinco tubarões consumiram um corpo sem deixar rasto do mesmo. Os tubarões que chegavam mais tarde atacavam os outros com investidas tão furiosas que até «faziam tremer o mar à volta deles». A destruição de cadáveres por tubarões era um espetáculo público e constituía parte da degradação da escravatura.⁴¹

Os tubarões seguiam os escravizadores por todo o Atlântico até aos portos americanos, como sugere um aviso de Kingston, Jamaica, que apareceu em vários jornais no ano de 1785: «Os muitos guineenses que ultimamente têm chegado aqui têm trazido consigo um tal número de tubarões enormes (os acompanhantes constantes das embarcações desde a costa), que tomar banho no rio está a tornar-se extremamente perigoso, mesmo acima da cidade. Foi avistado um muito grande, no domingo, ao lado do Hibberts, Capitão Boyd.» Os abolicionistas divulgaram bastante o terror dos tubarões no comércio escravo, mas esta evidência tem a sua origem numa sociedade escravagista, antes de surgir o movimento abolicionista. Maior foi o contributo do Capitão Hugh Crow, que fez dez viagens com escravos e escreveu, em resultado do que observou na primeira pessoa, que «era do conhecimento geral que» os tubarões «seguiram embarcações por todo o oceano, que existia a possibilidade de devorarem os corpos dos mortos quando atirados borda fora».⁴²

Os capitães dos escravos usavam, de forma consciente, os tubarões para gerar terror durante toda a viagem. Contavam com os tubarões para impedir a deserção de marinheiros e a fuga de escravos durante a longa permanência na costa de África, tempo esse necessário para reunir uma «carga» humana. Também era habitual os oficiais navais usarem o medo dos tubarões. No final da década de 1780, um marinheiro africano da Costa do Cabo, que tinha sido levado para a Jamaica a bordo de um guineense de Liverpool e que, de alguma forma, tinha conseguido escapar à escravidão e ocupar um beliche num navio de guerra, matou um tubarão que fazia com que fosse perigoso para os marinheiros nadar ou tomar banho perto da embarcação. Talvez tenha sido considerado um herói para os seus companheiros, mas o oficial de comando tinha uma opinião diferente. Ora, aquele tubarão tinha «impedido uma série de deserções», motivo pelo qual o marinheiro africano «teve direito a ser impiedosamente chicoteado» por tê-lo matado. Até se dizia que os oficiais navais alimentavam os tubarões para os manter perto das suas embarcações.⁴³

Era tão bem conhecido o uso consciente do terror pelos capitães de escravos para criar disciplina social que, quando Oliver Goldsmith escreveu a história natural dos tubarões em 1774, baseou-se fundamentalmente no conhecimento do comércio escravo. As histórias de terrorismo e zoologia entrecruzavam-se. Goldsmith relatou dois episódios:

O mestre de um navio guineense, tendo-se deparado com uma obsessão pelo suicídio entre os seus escravos, originada pela noção de tais criaturas infelizes de que, após a sua morte, voltariam para junto de suas famílias, amigos e país; no mínimo, para os convencer de que alguma desgraça sucederia se fizessem essa escolha, ordenou de imediato que um dos cadáveres fosse amarrado pelos calcanhares a uma corda e descido até ao mar. Embora tenha sido novamente puxado com grande rapidez para bordo, naquele curto espaço de tempo, os tubarões tinham arrancado tudo menos os pés.

Sucedeu outro episódio ainda mais macabro. Outro capitão, confrontado com uma «obsessão pelo suicídio», usou uma mulher «para servir de exemplo aos restantes». Ordenou que amarrassem a mulher a uma corda, a passar por baixo das axilas, e a descessem até à água: «Quando a pobre criatura foi assim mergulhada, praticamente a meio do caminho da descida, ouviram-na a dar um grito horrível que, no início, foi atribuído ao medo de se afogar; mas, logo em seguida, já a água estava a ficar vermelha à sua volta, foi puxada para cima e descobriu-se que um tubarão, que seguia o navio, lhe tinha arrancado metade do corpo.» Outros capitães de navios negreiros praticavam uma espécie de terror por desporto, usando restos humanos para provocar os tubarões: «A nossa maneira de os atrair consistia em rebo-car um negro morto que eles seguiam até o terem comido todo.»⁴⁴