

# Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

**Gilson Rambelli**

*Pós-Doutorando em Arqueologia pelo Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (Nee/Unicamp); Bolsista Fapesp; Diretor do Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática (Ceans), do Nepam/Unicamp; Membro efetivo do International Committee on Underwater Cultural Heritage (Icuch / Icomos). É membro do Conselho Consultivo desta Revista.*

## RESUMO

Este artigo pretende contribuir com uma nova abordagem, um novo discurso – náutico e arqueológico – sobre o tráfico marítimo de escravos africanos para a América, e em particular para o Brasil, tema considerado clássico na historiografia internacional; e também apresentar um estudo de caso sobre os restos do naufrágio de um navio negreiro de origem norte-americana, de nome *Camargo*, afundado em Angra dos Reis – RJ, em 1852. Projeto que pretende, por meio da análise e interpretação da cultura material, conhecer parte da história que não está nos livros sobre os navios negreiros.

PALAVRAS-CHAVE: ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA; ARQUEOLOGIA NÁUTICA; NAVIO NEGREIRO

## ABSTRACT

The papers aims at contributing to producing a new approach, nautical and archaeological, on the maritime slave trade. It refers to a classic topic in international historiography, namely the African slave traffic to Brazil. It also aims at studying the wreck of a US slave ship, at Angra dos Reis, where it sunk in 1852. Through the study of material culture it will be possible to understand history as it is not written in history textbooks.

KEY WORDS: UNDERWATER ARCHAEOLOGY; NAUTICAL ARCHAEOLOGY; SLAVE SHIP

No Brasil, a lembrança das travessias oceânicas a bordo de embarcações deveria receber uma atenção mais significativa por parte da História. Afinal, a pluralidade étnica do povo brasileiro resulta desses feitos, os quais, vale ressaltar, não necessariamente têm início com a era das Grandes Navegações da Modernidade, pois a navegação também era dominada pelas sociedades autóctones que antecederam e que presenciaram o momento da conquista européia. Vestígios arqueológicos de sítios pré-históricos e relatos de viajantes do século XVI testemunham esse conhecimento (RAMBELLI, 2003).

Logo, a importância dessa relação, embarcação e navegação, a qual me refiro, por representar uma memória bastante presente em nossa diversificada tradição cultural, assume o papel do óbvio. Ou seja, é considerado assunto conhecido: navegava-se e pronto!

Mas, será que a importância desse processo tão complexo que envolve a “nave” (o instrumento) e a “navegação” (a ação) pode ser resumida de maneira tão singela? Não

estamos desprezando informações significativas sobre nosso passado? Ora, para tal reflexão, temos que repensar alguns conceitos consagrados como estanques, e compreender, por exemplo, que cada embarcação tem sua forma e nomenclatura que representam em si suas dimensões, função, tripulação, carga, período, etc. Não devemos simplesmente generalizar tudo, pois uma canoa é diferente de uma caravela, que é diferente de uma nau, que é diferente de um galeão português, que é diferente de um galeão espanhol, que é diferente de uma fragata, e, assim, sucessivamente!

A inspiração para este texto vem de nossa proximidade com o tema náutico<sup>1</sup>, e do projeto arqueológico que estamos desenvolvendo, com autorização da Marinha do Brasil, sobre os restos de um navio negreiro naufragado em Angra dos Reis – RJ, em 1852, que propiciou a identificação de uma lacuna, em escala econômica informal, para o universo dos tão citados navios negreiros – ou tumbeiros, como eram conhecidos – e, conseqüentemente, de suas viagens oceânicas. Logo, sem a presunção de uma análise exaustiva, este artigo representa mais um aproveitamento desse tema, já bastante conhecido.

Para uma melhor compreensão do leitor, o tema náutico proposto aqui passou a ser assunto de discussão acadêmica há bem pouco tempo – quase 50 anos –, devido à produção de conhecimento gerada pelas pesquisas arqueológicas subaquáticas científicas realizadas nos anos 1960, no Mediterrâneo (RAMBELLI, 2002).

Os achados arqueológicos submersos relativos aos sítios de navios naufragados começaram a questionar a insuficiência da documentação textual existente, conhecida, para suprir as informações levantadas nesses sítios<sup>2</sup>, como detalhes da construção dos navios, os carregamentos, as rotas de comér-

cio; dúvidas e novidades que apontavam para o “nascimento” de uma nova área da produção do conhecimento arqueológico. Mas, ao mesmo tempo em que surgia esse discurso construído a partir da análise e interpretação da cultura material submersa, os então “jovens” especialistas nessa então denominada “Arqueologia Náutica e Subaquática” identificaram um certo preconceito acadêmico pela temática (BASS, 1969; HOFFMAN, 1987; RAMBELLI, 1998; 2002; 2003; 2006).

E este problema identificado, infelizmente, ainda persiste em nossas ciências humanas, mesmo quase cinco décadas depois do início desse processo. Na opinião do arqueólogo britânico Sean McGrail, um especialista na área, a questão passa por uma certa antipatia generalizada pelo tema náutico, relativo ao abismo que separa os homens do mar dos homens da terra (MCGRAIL, 1997; BLOT, 1999; RAMBELLI, 2003; 2006). Tanto o é que são poucos os autores que se “aventuraram nesses mares pouco navegados”!

Essa separação entre marítimos e continentais não representa nenhuma novidade e se perpetua nas sociedades ocidentais pelo fato do mar ainda permanecer “como um espaço mal conhecido, perigoso, fora da cultura terrestre, fora da lei que impera no continente” (DIEGUES, 1998, p.58). E talvez sejam os efeitos dessa divisão de mundos, identificados pela Antropologia Marítima, que contribuem para a construção simplista do “óbvio” apresentada há pouco, influenciando diretamente na maneira da assimilação desse conhecimento específico por não especialistas.

Assim, o que se pretende é contribuir com uma nova abordagem, um novo discurso – náutico e arqueológico –, sucinto, sobre o tráfico marítimo de escravos africanos para a América, e em particular para o Brasil, tema considerado clássico na historiografia internacional.

<sup>1</sup> O autor deste texto é arqueólogo e especialista em Arqueologia Náutica e Subaquática.

<sup>2</sup> Contribuindo com o fortalecimento da Arqueologia, enquanto ciência social, e rompendo com a tradição de ser considerada como simples técnica de ilustrar a História.

## NAVIO NEGREIRO OU NAVIOS NEGREIROS?



Figura 1 - *Negros no porão* (Johann Moritz Rugendas). Imagem clássica na historiografia nacional do interior de um navio negreiro

Por mais que o tráfico de escravos negros africanos tenha durado mais de três séculos, cabe uma observação quanto ao domínio da navegação, pois foi durante esse período que se aprimoraram novas técnicas de construção naval e se desenvolveram novas tecnologias para navegar, como a propulsão a vapor, por exemplo; mas a imagem que nos vem em mente quando pensamos no transporte de escravos negros africanos, como bem destaca o historiador Jaime Rodrigues, em seu livro *De costa a costa* (2005), é a inspirada na gravura: *Negros no porão* (1835), de Johann Moritz Rugendas, que se tornou um clássico nas ilustrações de obras sobre o tema. Transformando a pluralidade secular dos navios negreiros em uma visão singular:

Com a ilustração de Rugendas, o porão do navio passou a ser “a representação do tráfico por excelência, independentemente do tempo e das mudanças que tenham ocorrido na arquitetura naval. Focalizando essencialmente os porões reduzidos, escuros e repletos de escravos negros, o uso de tais imagens cristalizado do tráfico faz do navio

negreiro um objeto sem história, posto que a maneira de vê-lo é quase atemporal” (RODRIGUES, 2005, pp.131-32).

Essa obra, em particular, tem um apelo interessante porque nos remete à parte interna de um tipo de navio e não ao navio propriamente dito. Devido ao seu emprego ilustrativo constante, carregado de significados, passou a simbolizar, em nosso imaginário coletivo, o interior de todas as embarcações que transportavam escravos negros, homogeneizando mais de 300 anos de construção naval em uma única forma: o porão. O interessante desse fenômeno é que, se a fonte iconográfica for questionada técnica e não ideologicamente, vamos observar que a própria idéia de “negros no porão” não trata de fato o porão do navio representado, mas, mesmo assim, se tornou o cenário do local onde se transportava a carga humana em um navio negreiro!

Essa nossa observação não pretende descaracterizar a crueldade – representada de forma branda por Rugendas na gravura *Negros no porão* – que foi esse processo

do tráfico marítimo de seres humanos. O que queremos é chamar a atenção sobre o pouco que sabemos de fato sobre esses navios, que representavam explicitamente o transporte marítimo, a ponto de generalizarmos alguns termos, frutos de discursos construídos que não coincidiam com a própria arquitetura das embarcações.

Por exemplo, durante os séculos em que aconteceu o tráfico marítimo de escravos africanos, uma gama enorme de embarcações, de diferentes tipos e tamanhos, foi utilizada para esta função; algumas construídas objetivando esse comércio e outras –

na maioria das vezes – já velhas<sup>3</sup>, adaptadas para esse tipo de transporte. Logo, a referência consagrada dos *Negros no porão* nem sempre condizia com a organização esquemática de um navio mercantil que transportava carga humana. Tudo era possível em termos de acomodação de acordo com o tipo da embarcação, mas, grosso modo, segundo Boudriot (1984), a divisão a bordo se dava em três níveis: 1 – o porão, para o armazenamento da água e dos víveres; 2 – a falsa coberta<sup>4</sup>, para a carga humana (os escravos negros africanos); e 3 – a coberta, para a tripulação.

REPRODUÇÃO

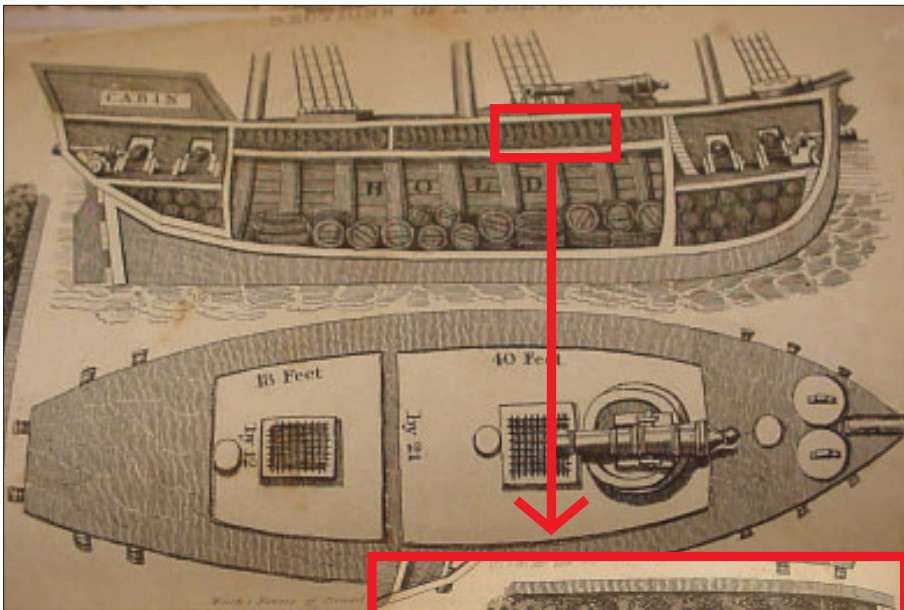


Figura 2 - Esquema do negreiro *Veloz* (Robert Walsh), em *Notícias do Brasil*



Figura 3 - Detalhe da falsa coberta do negreiro *Veloz* (Robert Walsh)

<sup>3</sup> Segundo Castanheiras, um navio de madeira chega a navegar entre 15 e 20 anos sem a necessidade da substituição de uma tábuas por apodrecimento (1991).

<sup>4</sup> Qualquer convés situado abaixo do convés principal (CHERQUES, 1999). Que, para o leigo (homem de terra), induz à idéia de piso inferior do navio: porão.

#### *Navigator 4* – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática

Cabe ressaltar que esse esquema de organização dos negreiros descrito acima, proveniente de fontes francesas do século XVIII, corresponde ao desenho esquemático feito pelo inglês Robert Walsh, em 1828, após ter visitado o negreiro brasileiro *Ve/oz*, interceptado ainda na África pelo navio em que viajava (WALSH, 1985; CONRAD, 1985; RODRIGUES, 2004, 2005). Esta coincidência é importante para o que diz respeito ao navio negreiro, pois segundo Rodrigues (2005), “Walsh foi um dos poucos viajantes a pisar em um navio carregado de negros” (p. 134), o que demonstra que o mesmo se preocupou em retratar o que viu, sem se deixar influenciar pela propaganda abolicionista de sua época (RODRIGUES, 2000; 2005). O desenho indica a divisão esquemática do navio pelo lado externo, mostrando o porão, com a carga de água e víveres, e a falsa coberta, com espaço reduzido, superlotado, e os escravos ali amontoados, uns sobre os outros.

No que se refere a esta superlotação das falsas cobertas dos navios com carga humana, identificada em diferentes fontes, também compartilhamos com a idéia de que isso se fazia, de maneira cruel, atendendo a demanda de um mercado voraz de mão-de-obra escrava, expressando nitidamente a possibilidade do maior lucro com a quantidade máxima de indivíduos transportados em uma única viagem, mesmo que isso acarretasse em um número considerável de baixas<sup>5</sup>; mas também, acrescentamos a esse fato à tradição marítima do aproveitamento organizado do espaço disponível na embarcação para o transporte de cargas (fato comum em relatos de viagens marítimas). E vale ressaltar que o escravo negro africano, para o homem do mar da época, era considerado carga.

Além do mais, conforto a bordo é termo bastante recente no universo da navegação<sup>6</sup>, consagrado somente no final do século XIX, com transatlânticos dedicados também aos passageiros (indústria da viagem).

Quanto à carga humana embarcada, é importante ressaltar que várias fontes, como o próprio relato de Walsh, descrevem uma certa organização a bordo, como a separação entre os escravos por sexo e por idade. O que demonstra uma preocupação com a distribuição dos mesmos no navio, visando a uma maior segurança a bordo, não só quanto a possíveis revoltas, mas também do ponto de vista do controle do peso da carga viva, que é móvel e pode causar problemas para a navegação e até mesmo um naufrágio.

Quanto à vida dos homens do mar, os responsáveis por esse transporte, vale lembrar que era bastante dura, sem privilégios. Sendo que as desigualdades sociais da época se reproduziam a bordo ainda com mais força (MICELI, 1994; RAMBELLI, 2003). Aos embarcados revelava-se um “mundo profundamente heterogêneo, não se podendo reduzir os personagens do navio a marinheiros simplesmente, sem que essa simplificação grosseira não esconda a divisão do trabalho que sustentava o espaço rigidamente hierarquizado, característico daquela sociedade flutuante” (MICELI, 1994, p.105). Logo, passar privações como sede, fome e desconforto não eram características apenas dos transportados como mercadorias, muitos tripulantes, e também passageiros, enfrentavam esses desafios. Pois, os “homens do mar tinham de aliar a resistência física com provisões mínimas e muitas vezes fome. Além disso, havia os riscos de doenças –

<sup>5</sup> Que, “segundo Gorender, a alta mortalidade no mar era resultado de um ‘largo diferencial’ entre o preço de compra dos escravos na África e seu preço de venda no Brasil. Certos custos da viagem, ele afirma, tais como o uso do navio e despesas com a tripulação, eram inalteráveis qualquer que fosse a carga, e as únicas despesas adicionais resultantes do excesso de carga eram os gastos com os próprios escravos e um pequeno acréscimo no custo da manutenção. ‘Em tais circunstâncias’, ele conclui, ‘valia a pena arriscar’” (CONRAD, 1985, pp.63-4).

<sup>6</sup> O transporte de passageiros se dava por meio de acordos com o responsável pela embarcação, pois na maioria das embarcações não havia locais específicos para abrigá-los.

como escorbuto, reumatismo, tifo, febre amarela, úlceras e doenças de pele – e a periculosidade do trabalho, que provocava hérnias ou traumatismos” (RODRIGUES, 2005, p.171). Não é à toa que a perna de pau ou outras mutilações estão presentes em descrições sobre os homens do mar.

A dependência da natureza nas atividades marítimas, como ventos favoráveis, calmarias, tempestades, era fator primordial para que o desespero não tomasse conta de todos a bordo, e não apenas dos escravos transportados. Para eles, o fator físico – decorrente de um processo que se iniciava muito antes da viagem por mar e que os debilitava para os duros desafios dessa travessia oceânica – e o terror psicológico gerado pelo trauma de uma situação desconhecida (o embarcar) imposta à força, lhes colocavam em desvantagem em relação à tripulação, mas, como vimos, não representava um antagonismo quanto às possibilidades do sofrimento a bordo. Pois, “a dureza das condições a bordo fazia com que também os tripulantes dos negreiros perecessem” (BARRETO apud FLORENTINO, 1997, p. 145).

Abordagens não humanistas sobre as tais sobrecargas a bordo podem ser encontradas em alguns viajantes, que conheciam a vida no mar e que testemunharam o tráfico de uma outra maneira, como, por exemplo, o alemão Schlichthorst em 1829, “que dizia que ‘nos próprios navios negreiros, o espaço não é tão apertado como geralmente se imagina. Um barco, que na Europa receberia trezentos passageiros, transporta da África quatrocentos negros!’” (RODRIGUES, 2005, pp.134 – 35).

## NAVIOS, NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E ECONOMIA INFORMAL

Para entendermos mais sobre a navegação marítima e tudo o que ela envolvia, precisamos conhecer mais sobre as embarcações. Desta forma, com o objetivo de facilitar nossas reflexões a respeito da complexidade a bordo de uma embarcação destinada ao tráfico, optamos por um exemplo concreto, que é o estudo de caso feito por um dos maiores especialistas em construção naval do mundo, o arquiteto francês Jean Boudriot.

Em seu livro *Traite: negrier l'Aurore*, publicado em 1984, Boudriot apresenta e discute o navio negreiro francês *l'Aurore*, construído em 1784, por H. Penevert. O texto técnico e especializado é repleto de informações interessantes sobre o tema, que permitem uma maior aproximação ao navio e à sua dinâmica.

O *l'Aurore* era um navio de 280 toneladas<sup>7</sup>, com aproximadamente 30 metros de comprimento e 8 metros de boca<sup>8</sup>, equipado com três mastros (um principal e dois pequenos), artilharia limitada de oito canhões de baixo calibre<sup>9</sup>, e já contava com a tecnologia do revestimento de cobre do casco<sup>10</sup>. Mesmo não sendo grande, tendo em vista a vasta tipologia dos navios, esta fragata tinha capacidade para transportar 600 escravos em sua falsa coberta – devido ao aproveitamento de dois andares (tipo bailéu) construídos no mesmo piso –, e contava, para o seu bom funcionamento, com um efetivo de 40 a 45 homens (BOUDRIOT, 1984).

<sup>7</sup> Tonelada é a unidade que exprime o volume ou a capacidade de carga de um navio, denominada tonelagem (CHERQUES, 1999).

<sup>8</sup> Boca é o termo náutico que corresponde a maior largura do barco, em sua caverna mestra.

<sup>9</sup> A artilharia visava à proteção da embarcação, principalmente, contra ataques piratas.

<sup>10</sup> Este revestimento protegia as madeiras do casco flutuantes e imersas (as obras-vivas da embarcação, em termo náutico) da ação do gusano-do-mar (*teredo navalis*) (BOUDRIOT, 1984; CHERQUES, 1999; RODRIGUES, 2005). Trata-se de um molusco que pode atingir de 5 a 100 centímetros de comprimento e 2 centímetros de diâmetro, extremamente nocivo às obras-vivas do casco, onde constrói uma galeria, acabando por perfurar toda a madeira, inutilizando-a, e prejudicando bastante a navegabilidade da embarcação (CASTANHEIRA, 1991; CHERQUES, 1999). Esses vermes são bastante comuns em portos em que as águas são quentes e limpas, como os portos africanos onde as embarcações ficavam ancoradas por meses.



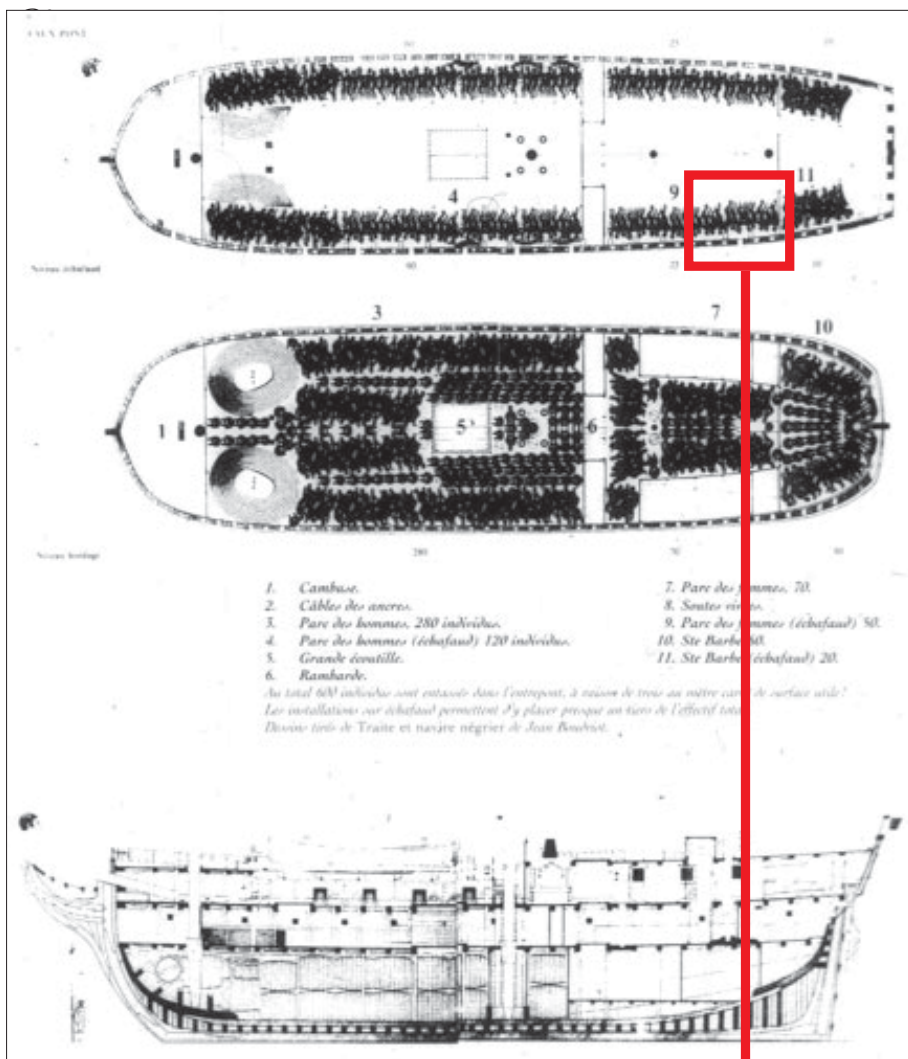


Figura 4 – Esquema do negreiro francês *l'Aurore* (Jean Boudriot)



Figura 5 - Detalhe da falsa cobertura do negreiro francês *l'Aurore* (Jean Boudriot)

Como um dos problemas mais temidos no mar era a sede, para garantir a sobrevivência dessas 650 pessoas a bordo, ainda segundo Boudriot, o navio necessitava de uma importante quantidade de água, o equivalente, aproximadamente, a 2,8 litros por indivíduo, por dia. Logo, para uma viagem de 60 dias, eram necessários cerca de 110.000 litros de água; e 1.820 litros para cada dia excedente. Mesmo considerando que a existência de mortes a bordo reduzissem o efetivo e a carga humana transportada, era necessário, nos cálculos de provisões, levar em conta os desperdícios e os inevitáveis vazamentos dos barris.

Para termos uma idéia mais concreta do que isso significava, no porão do *l'Aurore*, por exemplo, em vez de escravos existiam 581 barris de água<sup>11</sup> (de 242 litros cada), representando um total de 140.000 litros, que dava ao navio uma autonomia – em cálculos – equivalente a dois meses e meio de consumo; e mais: dez toneladas de biscoito, 10 toneladas de arroz, quatro toneladas de fava, pólvora e munição para os canhões, cordas<sup>12</sup> e material em geral, entre muitas outras coisas (op. cit., 1984).

Como administrar isso tudo? Somente uma faina disciplinada e organizada para gerir tamanha complexidade. É difícil até de imaginar 650 pessoas em um espaço confinado flutuante em pleno oceano. Idéia que reforça o que já foi comentado anteriormente sobre o trabalho a bordo, e o quanto a navegação em si, fruto dessa atividade orquestrada entre homem-navio-natureza, estava relacionada com o sucesso e precisão dessa operação.

Agora que compreendemos um pouco melhor como era uma embarcação utilizada no tráfico de escravos, entre dezenas de

tipos que existiram, e que variaram consideravelmente nesses mais de 300 anos, cabe refletirmos um pouco sobre as etapas preparatórias de uma viagem oceânica (Brasil–África–Brasil). Estas levavam, muitas vezes, meses e envolviam um considerável número de prestadores de serviço, que aquecia uma economia informal, “discreta” – do ponto de vista das análises tradicionais sobre o tema –, porém totalmente dependente desse comércio. Segundo Rodrigues (2000), é necessário reavaliar o papel e o envolvimento desses diferentes agentes históricos nesse processo, que inclui pobres e escravos traficados ou já nascidos no Brasil.

Para a viagem de ida à África, por exemplo, era preciso: o recrutamento da tripulação, que exigia experiência nesse tipo de marinharia<sup>13</sup>; o carregamento organizado do navio com água, víveres e produtos para serem trocados por escravos, como “tecidos, pólvora, armas de fogo, tabaco e aguardente” (FLORENTINO, 1997, p.152); a documentação alfandegária, que dependendo da época, exigia a embarcação ser vistoriada; o seguro do navio; e enfim o sucesso da viagem, que poderia fracassar por diversas causas ou resultar em avarias que exigiriam reparos, logo, despesas extras em portos africanos e, como consequência, grandes chances de problemas para a volta, pois a maioria dos portos daquele continente não estava preparada para prestar esse auxílio, o que justificava o transporte de peças sobressalentes nos porões dos navios.

Na África também se mobilizava todo um sistema de prestadores de serviço, semelhante ao brasileiro, envolvendo estrangeiros que viviam por lá, e, principalmente, os

<sup>11</sup> Quando uma embarcação era abordada pelo patrulhamento britânico antitráfico, uma das evidências do envolvimento dela naquele comércio era a quantidade de barris de água nos porões. As escotilhas gradeadas que separavam a falsa coberta do convés também eram outra evidência berrante (BOUDRIOT, 1984; FLORENTINO, 1997; RODRIGUES, 2005).

<sup>12</sup> As embarcações a vela utilizavam quilômetros de cordas (cabos, na linguagem naval).

<sup>13</sup> Vale ressaltar as especialidades e as diferenças hierárquicas entre as funções exercidas a bordo, por esses homens do mar. Lembrando que o engajamento em tripulações de navios começava na infância, logo, era comum a existência de crianças a bordo e que também escravos, próprios do navio ou alugados, compunham o “time” de marinheiros (FLORENTINO, 1997; RAMBELLI, 2003; RODRIGUES, 2005).



#### *Navigator 4 – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*

africanos das etnias que escravizavam as outras, que eram – de lá – os responsáveis pelo sucesso dos negócios no Brasil. Durante esse período das negociações em terra, que poderia levar meses, o navio esperava ancorado nas áreas portuárias<sup>14</sup>, onde mantinha a faina a bordo e era reabastecido com água fresca e alimentos<sup>15</sup> para a viagem de volta, o que exigia a colaboração/contratação de pessoas do local. Providenciar as documentações necessárias e o embarque da carga também! Tudo isto gerava na África uma economia informal semelhante à identificada no Brasil.

Uma vez a bordo, o carregamento dos escravos era feito de maneira organizada; para, aí sim, poder levantar âncoras, mesmo sem a certeza do feliz regresso. De volta ao Brasil, tudo recomeçava, tendo como ponto de partida o desembarque dos escravos.

Quando descrevemos essas atividades banais relacionadas a uma viagem do tráfico, temos que projetá-la no plural, pois esse processo envolveu milhares de viagens, milhares de embarcações e centenas de anos.

Segundo Florentino, “embora o tráfico atlântico se constituísse em um negócio de base local, em mãos de homens e de mulheres residentes nos maiores portos do Atlântico, sua rede de interesse abrangia milhares de pessoas na América, Ásia, Europa e África. Muitos participavam diretamente de sua organização, nas tripulações dos tumbeiros, nas capturas, vendas e revendas dos cativos, dentre outras etapas. Indiretamente, porém, esse número era ainda maior, como por exemplo na construção de navios e na produção de manufaturas que, junto com produtos tropicais, participavam do escambo” (1997, p.150).

E, certamente, essa cadeia econômica discreta que envolvia a prestação de serviços direto aos navios do tráfico – na cons-

trução e nos reparos navais –, que exigiam diferentes profissionais, e até mesmo uma espécie de terceirização do trabalho realizado com apetrechos navais e matérias-primas, muitas vezes importadas, estava presente nos estaleiros brasileiros. O que vai reforçar a manutenção desse comércio, mesmo após a primeira proibição oficial do tráfico para o Brasil, em 1831, por mais algumas décadas.

A dinâmica portuária era grande e notável, a ponto de compor os depoimentos dos viajantes Spix e Martius, que dão “um panorama das redes comerciais que envolviam a fabricação e a manutenção de embarcações: ‘Na comprida fila de casas do porto [do Rio de Janeiro], destinadas ao fabrico de apetrechos navais, vemos retorcer amarras de cânhamo russo, forjar instrumentos de ferro sueco, cortar velas de tela do Norte. Os mais importantes materiais, fornecidos pelo próprio Brasil, são a excelente madeira de construção, a estopa e o breu” (RODRIGUES, 2005, p.138).

Esse envolvimento coletivo com o tráfico era abrangente e não se fazia apenas na capital, pois “da mesma forma, em Pernambuco e na Bahia, jangadas e outros pequenos barcos eram enviados ao mar para esperar pelos navios que chegavam, avisar suas tripulações de perigo e guiá-los para locais de desembarque seguro ou até mesmo transportar os escravos para a praia, reduzindo assim os riscos para os navios” (CONRAD, 1985, pp. 130-31).

Toda essa movimentação nos indica que navios e navegações do tráfico beneficiavam não só os aristocratas poderosos e os grandes traficantes, como toda uma rede que se desenvolvia ao redor dessas atividades, favorecendo economicamente setores da so-

<sup>14</sup> Situação, comentada anteriormente, que favorecia a ação do gusano-do-mar (*Teredo Navalis*) sobre as obras-vivas do casco.

<sup>15</sup> Muitas vezes, devido a períodos de escassez de alimentos nas regiões onde se comercializava escravos, esse procedimento ficava comprometido, o que exigia que as embarcações partissem do Brasil, já com autonomia no abastecimento para ida, estadia e volta.

cidade que não se relacionavam diretamente com o objeto principal desse comércio. Era algo tão abrangente e notório no Brasil que um intelectual britânico, Thomas Nelson, escreveu em 1846: “raramente se encontra um indivíduo que, direta ou indiretamente, não esteja pessoalmente interessado no apoio ao sistema escravista, e que não veja com a máxima desconfiança qualquer mudança que se possa propor”. Brasileiros honestos admitiam, segundo Nelson, que ‘abolir o tráfico escravista é o que nem o povo nem o governo têm o menor desejo de tentar’” (op.cit, 1985, p. 119).

Nas palavras de Florentino, “o peso econômico do tráfico e de seus agentes pode ajudar a explicar como, apesar das pressões da mais poderosa economia da época, foi possível ao comércio de almas subsistir oficialmente até 1830, e de maneira ilegal até meados do século XIX” (1997, p. 211).

### **TRÁFICO ILEGAL E NAVIOS DESCARTÁVEIS**

A primeira proibição do tráfico de escravos para o Brasil, de 1831, adotada sob forte pressão inglesa, paradoxalmente, não intimidou as atividades de suas indústrias que continuaram a desenvolver produtos que tinham como maior objetivo o mercado do tráfico de escravos, como, por exemplo, panos-da-costa, armas, pólvora e algemas utilizadas no escambo e na captura e transportes dos escravos africanos.

O envolvimento britânico foi tanto que muitos dos seus cidadãos se estabeleceram no Brasil, e, embora não traficassem diretamente escravos, enriqueceram com a continuidade ilegal desse comércio. Esses negociantes, quando não se associavam, vendiam consideravelmente aos traficantes<sup>16</sup>; emprestavam dinheiro para a compra de

embarcações; e faziam o seguro das mesmas, cuja maior ameaça era a própria Armada inglesa (CONRAD, 1985).

Esse envolvimento internacional com o tráfico ilegal não se limitou à participação dos ingleses. Outras nacionalidades também se envolveram de forma bastante atuante, como os norte-americanos, por exemplo, que passaram a ser os responsáveis pela produção e venda de arroz, farinha e outras provisões utilizadas na alimentação das tripulações e dos escravos nas viagens de volta da África. E, pela produção de navios!

Várias foram as vantagens oferecidas pelas embarcações americanas – construídas nos portos atlânticos dos Estados Unidos – para o tráfico ilegal de escravos. Do ponto de vista náutico, destacavam-se pela velocidade, pois eram velozes a ponto de superarem os perseguidores britânicos, os piratas<sup>17</sup> e, principalmente, economizarem tempo nas viagens, o que representava economia de água e de suprimentos, logo, de vidas, ressaltando a característica da carga perecível: seres humanos (BOUDRIOT, 1984; FLORENTINO, 1997). Do ponto de vista político, o destaque era o pavilhão, pois a bandeira americana permitia privilégios, como a não permissão de vistoria a bordo, “eliminando o perigo oferecido pelas autoridades britânicas no mar” (CONRAD, 1985, p.153).

Essas características das embarcações norte-americanas não estavam desatreladas das atividades do próprio tráfico porque, com a sua proibição oficial, o monopólio oficial desse comércio por parte de portugueses, brasileiros e africanos teve fim. Dessa forma, os “comerciantes e marinheiros americanos, já envolvidos no tráfico para Cuba, entraram decisivamente para o tráfico brasileiro e permaneceram envolvidos até o final” (CONRAD, 1985, p.149).

<sup>16</sup> Segundo Conrad (1985), 80% dos produtos utilizados para o escambo na África eram fabricados pelos ingleses.

<sup>17</sup> A pirataria também representou uma grande ameaça ao tráfico realizado por navios negreiros, devido ao valor de mercado das cargas humanas transportadas (FLORENTINO, 1997; DURAN, 2000). As redes de atuação desses homens do mar também alimentavam essa economia informal que estamos evidenciando.

#### *Navegador 4 – Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*

A articulação desse sistema, que tinha o “risco” como uma de suas principais características, era algo muito bem estruturado, envolvendo fortes associações que compunham poderosas redes econômicas que lhes davam sustentação (FLORENTINO, 1997). Com a ilegalidade, o desdobramento desse sistema “cooperativo”, que se impregnava em diversos setores da sociedade e em diferentes camadas socioeconômicas, desenvolveu uma rede bastante significativa de corrupção, que garantia o não cumprimento da lei e a manutenção desse lucrativo comércio (CONRAD, 1985; FLORENTINO, 1997; THOMAS, 1997; RODRIGUES, 2000; 2005). Segundo Conrad, os traficantes norte-americanos, portugueses e brasileiros “eram todos imunes à prisão e julgamento enquanto permanecessem em solo brasileiro” (1985, p.153).

Se não bastassem as articulações e especulações envolvendo corruptores e corruptíveis nesse período do tráfico ilegal, uma outra saída, colocada em prática pelos traficantes, para evitar o risco da captura inglesa e/ou brasileira em nossa costa, era se desfazer das embarcações – que significavam provas – encalhando-as ou incendiando-as após descarregar suas cargas de escravos (RODRIGUES, 2005). Essa opção destrutiva, ao mesmo tempo em que demonstra a rentabilidade desse comércio, a ponto de se permitir a perda dos navios, também pode ser justificada, com maior probabilidade, pelos seguros feitos antes das viagens à África.

E é nesse contexto que se dará nossa contribuição arqueológica com essa temática náutica do tráfico, pois iniciamos um projeto para estudar os restos de um navio negreiro norte-americano que foi incendiado e naufragado propositalmente após ter descarregado escravos de Moçambique no Rio de Janeiro.

#### **O NAVIO NEGREIRO CAMARGO**

A lei de proibição do tráfico de escravos africanos para o Brasil, de 1831, manteve até 1850 a máxima do “para inglês ver”, pois pouco se fazia, de fato, para interromper aquele comércio. Nesse ano, porém, foi promulgada a Lei Eusébio de Queirós, que proi-

bia pela segunda vez o tráfico de africanos para o Brasil. Esta “aparente” redundância legislativa se deu em um contexto histórico diferente, pois o que estava em discussão naquele momento não era apenas a pressão inglesa antitráfico; fatores como a ameaça da ordem social, inspirada na revolução do Haiti e em crescentes conflitos internos, resultantes da superioridade da demografia negra sobre a branca, e a não mais incriminação dos compradores de escravos ilegais, também contribuíram com a legitimação desta lei (RODRIGUES, 2004).

Mas, mesmo tendo sido proibido por duas vezes, alguns escravos ainda conseguiam “escorregar” para dentro do Brasil (THOMAS, 1997). Esta possibilidade só pode ser entendida se for considerado muito do que foi apresentado até o momento. Pois, esse tráfico representava muitos interesses, dentre eles os de pessoas que só sabiam viver daquela atividade.

Como os traficantes perdiam cada vez mais o prestígio social e ganhavam conotação de piratas diante das elites, as eliminações das provas evitavam constrangimentos para os envolvidos diretamente com aquele comércio ilegal. Um exemplo dessa prática se deu em dezembro de 1852, quando o Brigue norte-americano *Camargo* descarregou “em Bracuí, ilha Grande (ao sul do Rio de Janeiro), entre 500 e 600 negros provenientes de Quelimane, Moçambique, sendo depois imediatamente incendiado pela tripulação” (BETHELL, 1976, p. 349).

Este episódio repercutiu significativamente na época, por ter sido considerado um dos últimos navios que desembarcou com sucesso escravos no Brasil. Curiosamente, o seu comandante, o também norte-americano Nathaniel Gordon, do Maine, depois de dez anos do feito em águas brasileiras, se tornaria o primeiro e único traficante a ser executado nos Estados Unidos (CONRAD, 1985; THOMAS, 1999; GALINDO, 2001).

Se para a historiografia a documentação textual produzida na época dá conta desse episódio, devido ao fato de envolver corrupção na justiça, pessoas poderosas

na região, e as próprias queixas dos fazendeiros, relativas às investigações policiais, que vasculharam várias fazendas da região de Angra dos Reis, que só conseguiram recuperar 38 dos escravos desembarcados (CONRAD, 1985; THOMAS, 1999); para a Arqueologia, a documentação material ainda está por ser trabalhada.

O estudo sistemático do sítio arqueológico formado pelos restos do Brigue *Camargo*, naufragado intencionalmente em Porto Braçuí, Angra dos Reis (RJ), pretende conhecer a história que não está nos livros, pois com a exceção do trabalho de Boudriot (1984) – já citado – e de alguns estudos de casos levados adiante no mundo pela Arqueologia Subaquática<sup>18</sup>, nada se produziu efetivamente sobre os navios negreiros, talvez pela dificuldade “marítima” específica do tema ou mesmo pela carga simbólica que eles representam na memória recente de países ex-escravocratas como o nosso.

Essa nossa impressão de que o tema ainda merece detalhes é compartilhada com o africanólogo Alberto da Costa e Silva, quando em sua obra *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*, refere-se ao navio negreiro: “Mesmo com relação a esse navio, nunca pus os olhos num estudo sistemático a ele dedicado, no qual se recolhessem, analisassem e completassem as informações que temos dispersas sobre a evolução, ao longo de mais de trezentos anos, dos tipos e tamanhos das embarcações empregadas no tráfico, seu fabrico, suas tripulações, sua logística e o manejo econômico” (SILVA, 2003, p.79). Chamamos a atenção de que esta lacuna não está mais tão despercebida, cabendo o nosso reconhecimento à obra de Jaime Rodrigues (2005),

citada várias vezes, que foi a que mais se aproximou do universo do navio negreiro e dos homens do mar envolvidos no tráfico.

De qualquer forma, independente das causas que ainda impedem uma maior dedicação a esse tema, vale aproveitar essa possibilidade, uma vez que tais evidências arqueológicas já foram localizadas por mergulhadores locais<sup>19</sup>, pois, para a Arqueologia Subaquática, um sítio desse tipo, que representa algo que deixou de existir de repente, coloca-se como uma *cápsula do tempo*: um momento interrompido de 1852, carregado de restos materiais – como o próprio casco do navio –, testemunhos dessa época, e que pode confirmar e/ou contradizer muito da documentação textual existente e produzida. Mesmo correndo o risco de nosso discurso ser vítima de preconceito acadêmico ou de cair na antipatia generalizada com os temas náuticos. Por fim, mas não menos importante, a nossa História, graças à pesquisa arqueológica, pode mostrar-se menos elitista, capaz de dar voz àqueles cujo sofrimento e luta constitui parte essencial da luta pela liberdade: os oprimidos (FUNARI, 2006).

## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos colegas de batalha em prol do patrimônio cultural subaquático: Pedro Paulo Abreu Funari; Paulo Bava de Camargo; Flávio Calippo; Leandro Duran; Randal Fonseca; Glória Tega; Carlos Rios; Robert Grenier; Pilar Luna Erreguerena; Eric Rieth; Francisco Alves; Filipe Castro; Maria Cristina Mineiro Scatamacchia; e Armando de Senna Bittencourt. Agradeço ainda à Fapesp, ao Nee/Unicamp e ao Nepam/Unicamp. A responsabilidade pelas idéias restringe-se ao autor.

<sup>18</sup> Como, por exemplo, os estudos realizados nos anos 1970, sobre o navio negreiro português *James Matthews*, naufragado em 1841, ao largo de Freemantle, na Austrália; ou nos anos 1980, sobre o navio negreiro inglês *Henrietta Marie*, naufragado em 1700, na Flórida (New Ground Reef); não ultrapassando uma dezena de casos espalhados pelo mundo.

<sup>19</sup> Segundo informações recentes de um mergulhador da região, em seu livro: *Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande*, “após soçobrar, o *Camargo* sofreu alguns saques. Mais recentemente, lanternas e peças foram retiradas para decorar um hotel na Baía da Ribeira. Hoje o navio encontra-se completamente desmantelado, mas em local seguro, pois a área virou sítio arqueológico subaquático, onde só se pode mergulhar mediante autorização” (GALINDO, 2001, p.42).

## BIBLIOGRAFIA

- BASS, George F. *Arqueologia subaquática*. Lisboa: Verbo, 1969.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.
- BLOT, Jean-Yves. O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico. *Al-Madan*, Almada, Centro de Arqueologia, Série 2, n. 8, p. 41-55, out. 1999.
- BOUDRIOT, Jean. *Traite et navire négrier: l'Aurore (1784)*. Paris: Ancre, 1984.
- CASTANHEIRA, Edmundo. *Manual de construção do navio de madeira*. Lisboa: Dinalivro, 1991.
- CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução: Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DIEGUES, Antonio Carlos. *Ilhas e mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- DURAN, Leandro D. *A construção da pirataria: O processo de formação do conceito de "pirata" no período moderno*. 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Arqueologia*. São Paulo: Contexto, 2003.
- \_\_\_\_\_. Etnicidad, identidad y cultura material: un estudio del cimarron Palmares, Brasil, siglo XVII. In: ZARANKIN, Andres; ACUTO, Felix A. (Org). *Sed non satiata: teoría social en la arqueología latinoamericana contemporánea*. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999. p. 77-96.
- \_\_\_\_\_. Teoria e método na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica. In: FUNARI, P.P.A.; DOMINGUEZ L. & FERREIRA L. M.. *Patrimônio e cultura material*. Campinas: Unicamp/IFCH, 2006a, p.15-22 (Textos Didáticos, nº 59).
- GALINDO, José E. R. *Guia dos naufrágios da Baía de Ilha Grande*. São Paulo: Um Editora, 2001.
- HOFFMANN, G. *Mundos submergidos: una historia de la arqueología submarina*. Barcelona: Planeta, 1987.
- MCGRAIL, S. *Ancients boats in North-West Europe. The archaeology of water transport to AD. 1500*. London: New York, 1998.
- MELTZER, Milton. *História ilustrada da Escravidão*. (Trad. Mauro Silva) Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.
- MICELLI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*. São Paulo: Scritta, 1994.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.
- \_\_\_\_\_. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo vale do Ribeira de Iguape*. 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira*. 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 2003.
- \_\_\_\_\_. Reflexões sobre o patrimônio cultural subaquático e a arqueologia. In: *Os caminhos do*



*patrimônio no Brasil*. (Organizadores: Manuel Ferreira Lima Filho e Márcia Bezerra). Goiânia: Alternativa, 2006, p.153-69.

RIETH, Eric. *Deux Bateaux et des Fleuves: Archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*. Paris: Editions Errance, 1998.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

\_\_\_\_\_. *O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Ática, 2004 (Série História em movimento).

\_\_\_\_\_. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SACCHETTI, Vicente. Os pioneiros. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, p. 48-53, out./nov. 1980.

SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Ed. UFRJ, 2003.

THOMAS, Hugh. *The slave trade: the story of the Atlantic slave trade, 1440-1870*. New York: Touchstone, 1999.

WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1985.