

## UMA VIRADA NOS ESTUDOS DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

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

O livro de Marcus Rediker é um exercício magistral de pesquisa e criatividade histórica, que precisa ser situado no contexto mais amplo da historiografia sobre o tráfico de escravos nos últimos quarenta anos. Essa historiografia foi fundamentalmente moldada pelo trabalho quantitativo de Philip Curtin (*The Transatlantic Slave Trade: A Census*), publicado em 1969, e que inaugurou uma preocupação estatística ainda presente entre os estudiosos da maior migração forçada da história humana – veja-se o monumental banco de dados *online*, liderado pelos historiadores ingleses David Eltis e David Richardson. A escola quantitativista tem vários méritos, entre os quais proporcionar um raio X do tráfico nunca antes alcançado, revelando procedência e destino dos escravos trazidos para as Américas, nomes dos capitães de navios negreiros, revoltas escravas a bordo e níveis de mortalidade entre cativos e tripulação. Tudo isso não só em livros e artigos, mas também num *site*

gratuito na internet, com mapas, imagens e ensaios introdutórios.

Mas a escola quantitativista se tornou tão dominante que obscureceu dimensões importantes do comércio atlântico de cativos, entre as quais as vidas dos mesmos, os mecanismos de produção de cativos na África, as formas de sociabilidade nos navios negreiros e a resistência – o último, um tema tradicional na historiografia sobre escravidão nas Américas. Nesse sentido, o livro de Rediker é parte de uma nova linha interpretativa, desenvolvida por historiadores *atlanticistas* (James Sweet, João Reis, Vincent Brown, para citar alguns), que combina elementos de história das Américas com uma análise precisa da história da África. Nesses novos estudos, as questões principais dizem respeito às relações sociais, cunhadas no contexto do comércio de escravos, ao uso da religião como arma de desafio e formação de laços comunitários nos navios e ao caráter fluido das identidades sociais e culturais daque-

les envolvidos no tráfico. Metodologicamente, um dos eixos centrais dessa nova historiografia é a reconstrução de trajetórias pessoais, sobretudo dos escravos e libertos, como ferramenta da história social.

Os méritos da obra de Rediker são tantos que, talvez, não possam ser sumarizados numa resenha. Se antes o tráfico aparecia como uma maquinaria sem rosto e desprovida de emoção, suas dimensões trágicas (e por que não dizer genocidas?) são trazidas à tona de uma forma tão vívida, que talvez não tenha paralelo na historiografia sobre o assunto. A análise das relações sociais a bordo é quase certamente inédita, revelando um cotidiano marcado por brutalidade física, pelos abusos sexuais e pela construção de laços comunitários. É de destacar a análise do papel da música no cotidiano dos navios, assim como das diferentes línguas africanas e do aprendizado das europeias (não apenas o inglês, como diz Rediker, mas outras línguas europeias também, dependendo da nacionalidade do navio negreiro).

Igualmente relevante é a seção sobre a produção de cativos na África, que demonstra que os escravos não eram apenas prisioneiros de guerra, mas também vítimas de processos judiciais. Como Rediker assinala, a ênfase no binômio guerra/escravização era parte do discurso usado pelos traficantes para justificar o comércio de

gente. Os próprios abolicionistas, que muito justamente tinham interesse em assinalar os efeitos deletérios do tráfico, para assim ganhar o apoio da opinião pública europeia, se encarregaram de reforçar esse vínculo. O problema é que a produção de cativos também se dava através de métodos não militares, que nunca são devidamente analisados pelos historiadores. Aqui, aliás, o livro teria muito a ganhar com uma análise das relações entre as redes internas do tráfico e a banalização de sentenças judiciais de escravização. Essas redes traziam para o continente africano produtos americanos e europeus que eram vendidos a crédito, gerando um quadro perene de endividamento e a proliferação da pena de escravização para “crimes” relativamente menores. Da mesma forma, por acusações forjadas de feitiçaria, famílias inteiras eram escravizadas.

Entre os aspectos mais fascinantes do livro estão as fontes primárias e os relatos produzidos por capitães de navios negreiros e outras pessoas envolvidas no tráfico. Ao contrário de Angola, a região que mais sofreu com o tráfico, mas onde a influência portuguesa reduziu significativamente a produção de fontes por não portugueses, várias partes da Costa Ocidental africana (sobretudo a Costa do Ouro) foram visitadas por uma variada gama de europeus, não só ingleses, mas também holandeses, dinamarqueses,

suecos, franceses e portugueses. Isso refletiu a estrutura altamente internacional do tráfico na região e produziu uma diversidade de pontos de vista, talvez única na África Atlântica. Rediker faz excelente uso de alguns desses relatos (sobretudo dos ingleses), para analisar não só dinâmicas sociais no navio negreiro, mas também a estrutura do comércio atlântico. Demonstra que, afinal de contas, os navios negreiros serviam também como pontos de comércio (espécie de entrepostos), além dos fortes e dos castelos europeus na costa africana. Igualmente relevantes são os documentos produzidos pelas cortes inglesas, já no contexto do abolicionismo, com relatos de capitães negreiros e tripulantes.

Como toda grande obra, o livro tem limitações, algumas fruto da tradução talvez excessivamente literal do inglês para o português. Por exemplo, a expressão inglesa *middle passage* deveria ser traduzida como *travessia atlântica*, não como *passagem do meio*, expressão vaga e algo canhestra. São parcos os parágrafos dedicados à África Central, particu-

larmente a Angola e ao Congo, regiões sob a influência luso-brasileira e de onde saiu a maior parte dos africanos embarcados para as Américas. Nessas regiões, como diz Rediker, a influência portuguesa se estendia para o interior. Mas como, exatamente? Nada é dito sobre as estreitas relações entre Angola e Brasil (ou entre a Baía do Benin e o Brasil). A maior parte dos navios brasileiros era fabricada no Brasil, não na Europa, e, provavelmente, tinham capacidade militar diminuta, contrariamente ao que Rediker diz em relação aos navios do tráfico britânico. As tripulações desses navios tinham composição escrava talvez sem paralelo em outras rotas internacionais do tráfico. Mas, talvez, a principal fraqueza do livro consista no enfoque exclusivamente anglocêntrico. Não há nenhuma preocupação comparativa na obra. Estranhamente, o Brasil – país que recebeu o maior número de escravos nas Américas – é completamente marginalizado, reforçando uma tendência antiga nos estudos do tráfico e da diáspora. Nesse sentido, o navio negreiro de Rediker é inglês.

*Roquinaldo Ferreira*  
Universidade de Virginia