

RESENHAS

Micro-história e tráfico transatlântico de escravos

David Eltis

The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade, por Robert W. Harms. Nova Iorque: Basic Books, 2001, 448 pp.

A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of The Sandown, 1793-1794, por Bruce L. Mouser. Bloomington: Indiana University Press, 2002, 224 pp.

Estes livros são apenas dois entre centenas de extensos relatos de primeira mão de viagens de navios negreiros.¹ Suponho que cerca de 70 mil desses documentos tenham sido escritos entre 1519 e 1867, assumindo que cada uma das 37 mil viagens transatlânticas de negreiros possuía um diário de bordo e muitas igualmente tinham cadernos de cirurgiões e toda uma diversidade de outros tipos de relatos. Em suma, esses não são documentos raros. Eles abrangem desde registros mantidos como parte do negócio (diários de

capitães e de cirurgiões, por exemplo), até memórias e relatos privados de viagens. Alguns fragmentos foram escritos ou pelo menos extraídos de depoimentos dos próprios africanos. Muitos derivam de oficiais de navios negreiros, ou de comerciantes e viajantes europeus que com eles estiveram em uma época em que chegar à África era atributo quase exclusivo dos navios negreiros. Entre estes últimos estava Zachary Macaulay, provavelmente o único abolicionista iluminista a fazer uma viagem transatlântica em um desses navios.²

Para os interessados em construções a partir de registros históricos, tais documentos dividem-se em dois grupos: os que foram escritos antes e depois do comércio de escravos passar a ser visto como um mal em si mesmo. O primeiro grupo congrega o material mais interessante, fornecendo pistas sobre atitudes

acerca da escravidão radicalmente distintas das nossas. Diferentemente dos dias de hoje, a menos que encarada como alternativa à morte, ninguém jamais quis ser escravo. Contudo, a grande mutação se deu quando as pessoas se convenceram de que ninguém *deveria* ser escravo, e os registros de expedições negreiras surgidos depois disso constituem o segundo grupo. Eles são marcados por uma autoconsciência que está ausente dos escritos anteriores, e tendem a refletir uma imensa culpa ou a centrar a atenção sobre os horrores da *middle passage* para o novo público que então surgia.³

Nos estertores do tráfico anglo-saxão aparece um outro tipo de reação. O diário de bordo do negreiro *Louisa*, de Rhode Island, que navegou entre 1796 e 1797 – apenas três anos depois da única expedição do *Sandown* – descreve fielmente a viagem, mas procura evitar menções aos escravos, pois de acordo à lei de Rhode Island a viagem era ilegal. No século XIX, traficantes e capitães de negreiros referiam-se aos seus cativos como “fardos” ao invés de escravos. No último diário de bordo conhecido, o do *Wanderer*, um negreiro que desembarcou na Geórgia em 1858, não apenas inexiste menção a escravos. Não gratuitamente, depois

dele não se registrou nenhum outro desembarque de africanos nos Estados Unidos.

Mas o que singulariza os casos apresentados por Robert Harms e Bruce Mouser?

Ambos são do período pré-abolicionista inglês, e esse é um bom caminho se nos propusermos a entender o modo através do qual o tráfico de africanos era visto. Além disso, apesar do título do livro de Mouser, nenhum dos dois é um diário de bordo *stricto sensu*, apenas diários comuns. Nesse sentido, o capitão do *Sundow*, Samuel Gamble, apresenta uma abordagem bastante realista ao registrar aspectos vitais da viagem de seu negreiro – os números relativos à escravatura, por exemplo. Ele também levou consigo o diário quando temporariamente abandonou o negreiro na costa africana, e mesmo na Jamaica, ocasião em que definitivamente rumou para a Inglaterra em outra nau.

Pierre Mary era o capitão do *Diligent*, mas a descrição da viagem coube a Robert Durand, primeiro-tenente do navio. Tanto seu registro quanto o do capitão Gamble apresentam detalhes muito mais minuciosos do que os que geralmente aparecem em documentos semelhantes, e nesse caso a intervenção

do narrador é intensa. Ademais, Durand nos narra a primeira de suas três viagens negreiras, e tudo o que via era-lhe novo, pelo que registrou detalhes que observadores mais experientes podiam ignorar. A densidade com que narra cada detalhe singulariza o relato de Durand frente ao de Gamble e de outros. Por contraste, Samuel Gamble esteve no litoral africano pelo menos duas vezes antes desse escrito (uma como capitão, apesar de Mouser não o mencionar). Sobretudo, entretanto, ambos trazem ilustrações preciosas, o que os faz destacarem-se dentre as centenas outros relatos sem importância nos arquivos e muitas vezes já impressos.

Como podem os acadêmicos se utilizar do relato de uma simples viagem (ou, como também foi recentemente feito, de um único africano transportado através do Atlântico)⁴ para trazer à luz a complexidade da travessia de mais ou menos 37 mil negreiros, que carregaram milhões de africanos e seus captores? Três grandes abordagens me vêm à mente. Uma é a publicação do texto em seu formato original, acompanhada de copiosas notas sobre todos os termos estranhos a nós, junto com informações básicas acerca dos lugares e eventos mencionados. Outra é trazer estas informações básicas

para o primeiro plano, visando demonstrar o quanto típica era a viagem frente às demais expedições negreiras. Ambos, obviamente, são procedimentos necessários e úteis.

Uma terceira – talvez a abordagem mais refinada –, em adição à primeira ou à segunda, seria tentar examinar a viagem da perspectiva que questiona como foi possível a um grupo de seres humanos submeter outro a condições tão horríveis quanto as presentes em cada expedição negreira. Dito de outro modo: dever-se-ia explicar como é possível que valores culturais possam mudar tanto e tão rapidamente. Isso seria, sem dúvida, uma contribuição não apenas ao tema específico em questão, mas ao estudo da humanidade em geral. A análise dos sistemas escravistas das Américas e do tráfico que os alimentou nunca esteve tão necessitada de semelhante perspectiva.

A primeira abordagem foi a trilhada por Bruce Mouser na edição do relato da viagem do *Sandown*, em 1793-94. O capitão Gamble já está a bordo logo na primeira página do livro, e regressa à Inglaterra nas páginas finais. Várias passagens do meio do livro contêm tão somente duas linhas do texto original, e mais de trinta constituídas apenas por notas e comentários. Mouser não deixa

nenhum termo ou aspecto sem explicações, exceto, estranhamente, no que se refere à maior parte dos outros navios negreiros mencionados – em que pesa a existência de vários catálogos já publicados que tornam fácil tal identificação. A voz de Gamble está em toda parte. Mouser parece ter lido tudo sobre a região da Serra Leoa onde o *Sandown* foi comprar cativos, e se utiliza plenamente dos conhecimentos acumulados ao longo de sua carreira acadêmica. Ele escolheu imprimir o texto original exatamente como foi escrito, completo, com seus traços e marcas. Apesar disso, aspectos recônditos da viagem permanecem inexplicados, e há mais a ser dito sobre a proveniência desse navio do que Mouser nos oferece. Há também algumas repetições nas notas, mas o trabalho é sem dúvida cuidadoso e inteligente.

O livro de Robert Harms encarna a segunda abordagem e é marcado por grandes pretensões. Ele converte 113 páginas de manuscrito em 450 impressas, em boa parte por meio da amplificação dos originais de Durand através de material descritivo e anedótico. O *Diligent* é mencionado nas duas primeiras páginas, e novamente nas páginas 31 e 32, mas a embarcação sequer começa a ser equipada até a página 65,

e ainda está no porto na 85. Ao contrário, nesse ponto o livro de Mouser, a despeito das extensas notas de rodapé, se encontra próximo do fim de uma prolongada estadia na costa africana. Os primeiros seis capítulos de Harms cobrem a controvérsia sobre o estatuto de um escravo na França metropolitana, o conflito entre os Jansenistas e os Jesuítas, a política comercial francesa, e o escândalo de John Law, sendo boa parte disso tudo repleto de detalhes cotidianos, tais como o tamanho dos atoleiros de uma estrada para um convento de Nantes, em janeiro de 1714 – aspecto provavelmente constante de registros históricos mas, mesmo assim, pouco apropriado em termos de narrativa. Eis o tom do restante do livro. Há longas digressões sobre o caso Bulfinche Lambe, envolvendo um agente inglês transformado em escravo excepcionalmente bem tratado pelo rei de Ajudá em meados da década de 1720, o terremoto na Martinica em 1727, e diversos dados acerca de um período que se estende até uma geração antes do *Diligent* partir de Vannes – tudo apresentado detalhadamente e em estilo muito próximo ao de um romancista.

Os estudantes certamente acharão o trabalho de Harms mais inte-

ressante. Por seu turno, os acadêmicos provavelmente encontrarão mais razões para consultar o volume de Mouser. Ambos são fortes em África e fracos em Américas, e em tudo são mais bem sucedidos do que o relato de Nigel Tattersfield sobre a viagem do *Daniel* – a mais recente publicação paralela a eles –, que tenta combinar as duas abordagens mencionadas.⁵ Como Tattersfield, nenhum dos dois busca enfrontar-se na literatura corrente sobre o tráfico de escravos, a não ser por referências ocasionais – o caso de Harms. O que esse dois volumes cuidadosamente pesquisados e bem escritos oferecem é muita informação básica, uma narrativa vívida, e, no caso de Mouser, a inestimável oportunidade de entrar em contato com anotações cotidianas de um indivíduo comprometido com o que é hoje classificado como um anátema. A busca de Mouser em elucidar o texto original recupera, de modo apropriado, o espírito descomprometido com que foi redigido o manuscrito original.

Ao final, entretanto, a descrição da viagem do *Diligent* pode ser um exemplo dos limites da micro-história enquanto gênero. Localizada normalmente em algum ponto entre a biografia e a narrativa, a micro-

história permitirá ao leitor imergir numa cotidianidade muito distinta da nossa. O efeito, no entanto, não necessariamente alargará nosso entendimento histórico, mas, paradoxalmente, pode aumentar a distância entre os eventos e o leitor. Em um sentido muito específico, semelhante tratamento pode confirmar o sujeito histórico como o “outro” para, finalmente, afirmar a própria interpretação do leitor acerca dos valores e das diferenças culturais. Tal tendência é acentuada quando Harms freqüentemente nos lembra de que os valores da França do século XVIII eram diferentes dos de hoje. O sofrimento dos escravos ou a má conduta dos comerciantes de cativos irá somente nos levar a entender os motivos pelos quais o tráfico transatlântico de escravos pôde existir. A exemplo das tensões entre as culturas, discernimento e compreensão começam apenas quando o leitor é encorajado a reconhecer uma humanidade partilhada pelos agentes históricos através dos séculos.

Para a análise da mudança histórica, quanto pode ser esperado de uma simples viagem? Tomemos apenas um exemplo da face africana presente no livro. Durand chegou em Jaquim um ano antes desta ser invadida pelo Daomé, talvez a mais

poderosa de todas as potências escravistas africanas. Quatro anos antes, Daomé tinha conquistado Ajudá, o porto mais importante de embarque de escravos da África Ocidental. Como resultado, Ajudá constantemente perdeu espaço para outros centros de embarque de escravos na Baía de Benim – primeiro para Popó, depois para Porto Novo e, finalmente, para Lagos. Isolada de todas as grandes regiões escravistas da costa africana, a Baía de Benim chegou ao pico de suas exportações de escravos para as Américas no primeiro quarto do Setecentos – exatamente quando Ajudá ainda era independente e concentrava mais de 80% de todas as partidas da região. Logo, a viagem do *Diligent* coincidiu com uma enorme alteração na proveniência dos cativos no âmbito da Costa dos Escravos, movimento caudatório do quão independentemente Ajudá e o Daomé imperial organizavam a captura e a venda de escravos. O texto apresenta apenas algumas dicas acerca dessas alterações profundas, e quase nenhuma importância dá aos detalhes sobre a interação entre africanos e europeus, subjacentes à transação por cativos. Poderia fazer muito mais. Se isso ocorre para a face africana, à qual se dedica quase metade do livro, a lacuna é ainda mais grave quando se

pensa nos fatores culturais e econômicos mais amplos, aos quais devemos nos remeter para apenas começar a entender a escravidão e o tráfico de escravos no Mundo Atlântico.

*tradução de
Daniel B. Domingues da Silva*

Notas

¹ Os diários de bordo de quase todas as 143 viagens negreiras da Companhia de Comércio de Middleburgsche chegaram até nós, assim como talvez oitenta dos diários de bordo dos navios pertencentes a companhias que operavam fora de Lorient. Pelo menos muitos outros estão para ser achados nos arquivos de Nantes. O *Public Record Office* em Londres possui muitos nas séries T70 e *Chancery*. Nos Estados Unidos, exemplos do gênero estão para ser encontrados na maioria das bibliotecas – para não falar dos arquivos de língua portuguesa pelo Atlântico.

² Cf. o notável relato do cirurgião do *Saint Michel* durante a sua estadia em Madagascar em 1726 nos arquivos da *Hispanic Society of America* (“Journal and Logbook of an Anonymous Scotch Sailor held on his voyage from London to Jamaica, and from London to Madagascar and Buenos Ayres...”); Awnsham Churchill e John Churchill, *A Collection of Voyages and Travels...* (Londres, 1744-6), vol. 6; Nem todos são de oficiais. Veja o diário mantido por um adolescente do interior que navegou no *Thomas* de Liverpool para Barbados – o diário de Mackenzie no *New York Public Library*. O único fragmento restante da

parte relevante do diário de Macaulay, infelizmente, são aqueles impressos na biografia da Viscondessa Knutsford – *Life and Letters of Zackary Macaulay* (Londres, 1900), pp. 45-46.

³ Veja os vários relatos e ilustrações que preenchem a literatura de panfleto abolicionista e as revistas emergentes do século XIX – para ilustrações confira o site da *Virginia Foundation of the Humanities* <http://gropius.lib.virginia.edu/Slavery/>. Veja também os relatos sobre o tráfico de escravos contidos em Robert Edgar Conrad, *Children of God's Fire: a Documentary History of Black Slavery in Brazil* (Princeton, 1986), pp. 23-53.

⁴ Robin Law e Paul E. Lovejoy (eds.), *The Biography of Mahommah Gardo Baquaqua: his Passage from Slavery to Freedom in Africa and America* (Princeton, 2001).

⁵ *The Forgotten Trade: Comprising the Log of the Daniel and Henry of 1700 and Accounts of the Slave Trade from the Minor Ports of England, 1698-1725* (Londres, 1991).