

# NAVIOS NEGREIROS: TIPOLOGIAS, FABRICAÇÃO E MANEJO DA CARGA DAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS PARA O TRÁFICO DE AFRICANOS PARA O BRASIL

Waldinea Cacilda da Silva  
Departamento de História - UFRN

## RESUMO:

O Brasil formou-se na escravidão o processo mais longo de sua história. Não se pode compreender o Brasil sem se voltar ao continente africano. O tráfico de escravos conduziu sua economia e sua formação ao longo de mais de 300 anos. Com base em recentes estudos históricos analisar-se-á as tipologias das embarcações utilizadas para o tráfico de africanos para o Brasil entre fins do século XVIII e meados do XIX, seus tamanhos, seus fabricos, a qualidade dos materiais empregados, os locais onde eram construídos, suas tripulações, a mão de obra empregada nesse processo e o manejo de sua carga no curso das viagens que partiam de Angola e abasteciam de escravos o Rio de Janeiro e outras áreas do centro-sul brasileiro.

**Palavras-chaves:** navios negreiros, tipologias, fabricação, manejo da carga.

A contribuição da África para a cultura universal, tem sido crescentemente valorizada por um número cada vez maior de pesquisas, resultando numa extensa bibliografia. A contribuição direta dos segmentos da população africana é percebida desde os primórdios da colonização no Brasil, mesmo tendo sido suas práticas abafadas, marginalizadas ou deturpadas, comprometendo, assim a sua inserção plena no processo social brasileiro mais amplo. Tal repressão cultural, quando muito disfarçada pelo mito da democracia racial, desdobra-se, aliás, em um não reconhecimento de valores e práticas sociais de raízes africanas interiorizadas no conjunto da população brasileira.

Entre 40% e 60% da população brasileira possui ascendência africana. A herança negro-africana é também acentuada no domínio das práticas religiosas, da música, da dança, da oralidade, da culinária, do artesanato, das técnicas agrícolas tradicionais e da linguística. A abertura dos portos africanos teve efeitos profundos sobre a África. O Brasil formou-se na escravidão, o processo mais longo de sua história. O tráfico de escravos conduziu sua economia e sua formação ao longo de mais de 300 anos.

A vinda de milhares de africanos para o Brasil, que faziam a travessia num canto de um navio regido pela violência e abarrotado de gente cheia de medo, cansaço, sede e fome transformou-se no objeto de estudo sobre o tráfico, conhecendo os modos por meio dos quais se dava a captura dos escravos na África e a variedade de gentes envolvidas nesse processo. Gravuras como de Johan Moritz Rugendas, *Negros no porão*, tornaram-se a imagem do tráfico negreiro e foram objetos de novas leituras no decorrer do tempo, transformando-se em retrato cristalizado e fiel das condições em que o tráfico negreiro para o Brasil era realizado. Essa gravura específica tornou-se um clássico na ilustração de livros sobre o tema.

Descendendo de família de artistas, Rugendas, pintor alemão que viveu alguns anos no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, descreveu o navio negreiro pondo em cena o porão e as atrocidades que nele ocorriam. Robert Slenes identifica semelhanças entre o texto da *Viagem Pitoresca* de Rugendas e *Memória a respeito dos escravos e o tráfico da escravatura entre a costa d'África e o Brasil*, escrita por Luiz Antonio de Oliveira Mendes e publicada originalmente em 1793, além de outras obras que teriam servido como fonte de inspiração para as gravuras do artista bávaro que elaborou suas próprias descrições, sem ao menos ter posto os pés em um tumbeiro.

Um dos poucos viajantes a pisar em um navio carregado de africanos foi Robert Walsh. Ainda no litoral africano, o navio em que ele viajava encontrou-se com um negreiro brasileiro, uma embarcação bem armada e com equipagem internacional. Depois de uma longa perseguição, o negreiro apreendido foi descrito como:

“De convés amplo com seu mastro principal de velas latinas; atrás do mastro de proa estava situado o enorme canhão (...) O teto era tão baixo e o lugar tão apertado que eles ficavam sentados entre as pernas uns dos outros, formando fileiras tão compactas que lhes era totalmente impossível deitar ou mudar de posição, noite e dia (...) Onde não entrava luz nem ventilação a não ser nos pontos situados imediatamente embaixo das escotilhas”. (WALSH *apud* RODRIGUES, 2005; 83).

Nos textos dos viajantes, nas gravuras, nos poemas, em grande parte das descrições dos tumbeiros, os africanos escravizados são representados apenas no porão, sendo a imagem que se tem dos navios negreiros limitada a este compartimento, independente do tempo como se não houvesse ocorrido mudanças na arquitetura naval. O tráfico de escravos para o Brasil fazia-se em diferentes embarcações, que se transformaram ao longo do tempo. As mudanças técnicas e espaciais envolveram trabalho humano e influíram na maneira pelas quais os africanos escravizados foram obrigados a fazer a travessia do Atlântico. Os navios negreiros não se limitavam aos porões e, Jaime Rodrigues, em seu livro *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, realiza um minucioso estudo sobre as embarcações que realizaram o tráfico atlântico.

Utilizando fontes como processos julgados pela Comissão Mista Anglo-Brasileira sediada no Rio de Janeiro, Rodrigues aponta os tipos de navios utilizados no tráfico classificados de acordo com o número de apreensões. Havia divergências pelos apreensores na hora de classificar os navios, não sendo raro confundir um tipo de embarcação com outra. Ao deduzir que um navio carregava escravos e apreendê-los, os comandantes da marinha inglesa prendiam-se menos aos aspectos exteriores e mais aos indícios que observavam a bordo. Como havia navios de todo tipo empregado na atividade, um barco tinha que ser identificado como negreiro por detalhes só observáveis em seu interior, como a presença de escotilhas gradeadas. Nas embarcações mercantes, cujas cargas obviamente não tentariam escapar do porão, não havia as escotilhas gradeadas. A principal especificidade na arquitetura naval interna dos negreiros, entretanto, era a existência de uma segunda coberta móvel. Era feita de tal

forma que sua remoção fosse rápida e fácil, a fim de eliminá-la como indício do tráfico no momento da apreensão.

***Tipos de embarcações negreiras apreendidas entre 1811 e 1863***

Brigues	38
Bergantins	15
Brigue-barca	1
Brigues-escunas	11
Barcas	7
Escunas	27
Cúter	1
Galeota	1
Galeras	4
Patachos	20
Iates	6
Paquete	1
Sumacas	20
Polacas	2
Vapor	1
<b>Total</b>	<b>155</b>

Fonte: Comissão e Tribunais Mistos (catálogo) *Apud* RORDIGUES, 2005; 99.

Os tipos de navios e a quantidade de escravos neles carregados variavam conforme a bandeira e a época. O navio negreiro tinha que ser extremamente manobrável, para entrar em águas mais rasas dos ancoradouros africanos; muito veloz, para escapar da caça inglesa; e, muito barato, para amenizar as perdas em caso de naufrágio ou captura.

Quanto a tonelagem das embarcações Manolo Florentino afirma que, nos fins do século XVIII até 1830, não havia medida padrão para os navios.

***Tonelagens de embarcações negreiras apreendidas entre 1812 e 1851***

<b>Tipo da Embarcação</b>	<b>Quantidade da amostra</b>	<b>Tonelagem média</b>
Barcas	1	276
Galeras	2	254
Bergantins	6	187
Brigues	8	182
Escunas	11	144
Patachos	9	127
Sumacas	2	114
<b>Iates</b>	<b>1</b>	<b>47</b>

Fonte: Processos da omissão Mista Anglo-Brasileira *Apud* RORDIGUES, 2005; 99.

Barcas e galeras encabeçam a lista dos navios negreiros de maior tonelagem com mais de 200 toneladas. Brigues, bergatins e escunas compõem a faixa intermediária com embarcações em torno de 130 toneladas. Rodrigues afirma que não é possível estabelecer uma relação categórica entre os tipos de embarcações e as tonelagens, podendo-se admitir que os navios de maior porte tenham também maiores números de mastros para facilitar a direção e o transporte de um peso maior (da embarcação e da carga transportada). Assim, as diferenças e as semelhanças entre as embarcações não se limitavam à tonelagem. Outras características semelhantes na aparência e na mastreação e o uso de certas designações peculiares no Brasil, em Portugal ou na Inglaterra justificavam as confusões no momento de classificar um navio apreendido.

Sobre os locais onde os tumbeiros eram construídos. Rodrigues afirma que Salvador, a primeira capital colonial, mantinha um intenso comércio com Lisboa e com a África Ocidental. Na Bahia estavam abrigadas as principais instalações para construção e reparo dos navios. Com o emprego de mão de obra especializada, utilizava-se como matéria prima as madeiras obtidas em Pernambuco, em Alagoas e no sul da Bahia, que vinham das matas próximas ao litoral ou do interior transportadas por indígenas. A praça comercial de Salvador sediava um comércio diversificado e dinâmico.

A transferência da capital para o Rio de Janeiro em 1763 levou à ampliação do movimento comercial e de navios nesse porto, elevando sua condição a principal centro de importação de cativos africanos no Brasil, a partir da segunda metade do século XVIII. Foi instalado no Rio de Janeiro um aparato institucional e militar e, entre os novos órgãos, havia aqueles destinados a estimular a indústria naval como o Arsenal da Marinha em 1765 e a Academia de Marinha em 1769. Além disso, havia na cidade armadores e poleiros particulares que se dedicavam à construção e aos reparos dos navios.

Entretanto, não se pode afirmar com certeza que a frota que abastecia os escravos era fabricada no Brasil. Mas a infra-estrutura da construção naval era um suporte importante para a manutenção da vasta esquadra negreira, considerando que o litoral angolano não contava com as mesmas condições para executar eventuais reparos.

Antes da abertura dos portos, a diversidade de materiais necessários à construção naval resultou num cruzamento de importações das mais diferentes proveniências, como o cânhamo russo e o ferro sueco. Porém, os mais importantes eram fornecidos pelo Brasil como a excelente madeira, a estopa e o breu utilizado na calafetagem dos navios.

A madeira constituía-se na matéria prima mais valiosa utilizada na construção dos navios. A escolha da madeira não era aleatória, mas o resultado da longa experiência dos trabalhadores dos estaleiros e da troca de informações entre estes e os tripulantes. A construção com “madeiras de Brasil” era um fator de valorização, tanto em condições normais de compra e venda quanto em situações mais diretamente ligadas ao tráfico negreiro - como no momento de acionar o seguro ou pedir ressarcimento por um apresamento considerado ilegal.

Eram conhecidas as propriedades do angelim, usado nas partes em contato com as águas como a quilha, o cadaste e no revestimento do porão. O amarelo, a piqua, a piqua-baiana, o ingá-porco, a amberiba-preta, o boroquim e a sucupira utilizados nas escotilhas. O cedro, devido a sua alta resistência aos cupins, era utilizado nas embarcações pequenas devido a sua leveza e a jaqueira era empregada nas partes que se juntavam com metais, pois sua madeira não se arruinava em contato direto com o ferro.

Depois das revoluções na forma de se construírem embarcações na época dos descobrimentos, as transformações entre os meados do século XVIII e a primeira metade do XIX ocorreram principalmente nas peças relativas à direção e no tamanho das vigas e do velame, permitindo o carregamento de pesos maiores por metro cúbico e tornando possíveis viagens mais rápidas e seguras já no final do século XVIII. A melhoria no processo de fixação dos mastros ao casco, permitiu aumentar o número de velas e a sua superfície, resultando em maior velocidade e facilitando enormemente as manobras.

Os traficantes foram os pioneiros no uso das novas tecnologias navais. Utilizavam uma camada de cobre que protegia o lado do casco em contato direto com a água, uma medida cara que garantia maior velocidade e durabilidade às embarcações, limitando os efeitos dos animais marinhos que viviam como parasitas fixando-se na parte externa inferior dos cascos.

Contudo, a maior novidade tecnológica ocorrida no século XIX foi à introdução das máquinas a vapor. Eram mais vantajosas quanto a velocidade. Mas, os primeiros navios a vapor não podiam competir com as embarcações a vela, que tinham uma capacidade de carga muito maior em seus porões. Isso porque os vapores utilizavam grande parte do espaço disponível para instalar suas máquinas e carregar combustível, primeiro lenha, posteriormente o carvão.

Quedas consideráveis nos índices de mortalidade dos escravos em trânsito também foram atribuídas pelos estudiosos às mudanças tecnológicas, em função principalmente das novas implementações que diminuíram o tempo das viagens. Aliadas às novidades na construção dos navios, somaram-se práticas higiênicas, como a lavagem dos porões com vinagre e a melhoria no sistema de ventilação.

Havia uma especialização. Os tripulantes de navios negreiros engajavam-se por longos períodos nas embarcações, certamente porque o comércio de escravos requeria habilidade ou familiaridade específica, ligadas à forma de negociar a compra e a venda, e de lidar com a “mercadoria” transportada. Em muitas embarcações havia excativos fazendo parte da tripulação. O tipo de navio e o número de tripulantes variavam de acordo com o porto de origem ou destino. Foram introduzidos no comércio transatlântico menos braços para levar mais carga, número que geralmente não ultrapassava duas dezenas, número suficiente para assegurar a tripulação contra as rebeliões escravas e o controle de mortalidades em alto mar.

Equipar os navios com tripulantes de várias localidades foi também uma estratégia adotada pelos traficantes para manter seus negócios no Brasil. Independentemente da origem, pertencer a uma tripulação era fazer parte de um processo de trabalho especializado e dividido em tarefas que variavam de acordo com uma hierarquia que era construída a partir das habilidades. Também refletia uma divisão social transportada da terra para bordo. O bom desempenho da embarcação dependia diretamente do trabalho e da habilidade dos tripulantes. Ao iniciar uma viagem, a primeira tarefa era carregar o navio, seguida do arranjo da carga conforme o peso para o equilíbrio da embarcação. Depois do carregamento, o trabalho recaía sobre o manejo das mercadorias e do navio, envolvendo algumas tarefas básicas como a pilotagem, o gerenciamento do aparelho e o desempenho das funções conforme a velocidade. A divisão dos trabalhos determinava as responsabilidades de cada profissional e definia as relações entre a tripulação. Essa divisão era hierárquica e a cada grau na escala correspondia um salário diferente e, eventualmente, alguns privilégios.

A relação social entre tripulantes e escravos tinha sua duração limitada ao tempo da negociação no litoral africano e à viagem transatlântica. Os trabalhadores engajados no tráfico viviam também a experiência cotidiana do domínio sobre os africanos, ainda que por pouco tempo. O tratamento dispensado pelos tripulantes aos africanos era extremamente hostil. Os negros ficavam de mãos atadas, ligados uns aos outros com correntes. Espancados, vigiados, os africanos presos também eram mal alimentados. A dieta era controlada para diminuir sua capacidade de resistência. Carne seca, feijão, farinha de mandioca e um pouco de arroz compunha o cardápio básico dos africanos aprisionados. A ausência de nutrientes presentes em alimentos frescos causava doenças. O escorbuto, provocado pela carência de vitamina C, era a mais comum.

Os capitães negreiros, no entanto, não poderiam descuidar totalmente das condições físicas dos cativos. Alguns permitiam a circulação dos africanos pelo convés, em pequenos grupos pra ajudar a manter a boa saúde, diminuindo assim os efeitos das condições suportadas nos porões úmidos, mal ventilados, apertados e mal cheirosos, objetivando-se conseguir melhor preço pela venda de escravos sadios.

Ao articular a captura de escravos na África, a colonização da América e o desenvolvimento da indústria na Europa, o tráfico negreiro criou uma rede comercial planetária que uniu os destinos de três continentes. Desse encontro nasceu a diáspora negra. A análise concentrou-se nos navios negreiros, visto enquanto espaços físicos, por parte do mundo do trabalho, espaço de convívio social e local onde um grande número de pessoas perdeu a vida ou esteve exposto a uma série de doenças. As condições no interior dos quais se faziam as viagens foram parte das adversidades de uma jornada marítima cuja carga transportada eram seres humanos em processo de escravização.

## REFERÊNCIAS:

ALENCASTRO, Luis Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro Séculos XVIII e XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

RODRIGUES, Jaime. História Viva. **Dossiê Tráfico Negreiro: nos porões da história moderna**. n° 66, abr. 2009. p. 40-46.

\_\_\_\_\_. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. 420 p.

\_\_\_\_\_. **Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros**. In: \_\_\_\_\_. **Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro século XVII - XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 80-123.

SILVA, Alberto da Costa e. **Um Rio Chamado Atlântico: A África no Brasil e o Brasil na África**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001. 288 p.