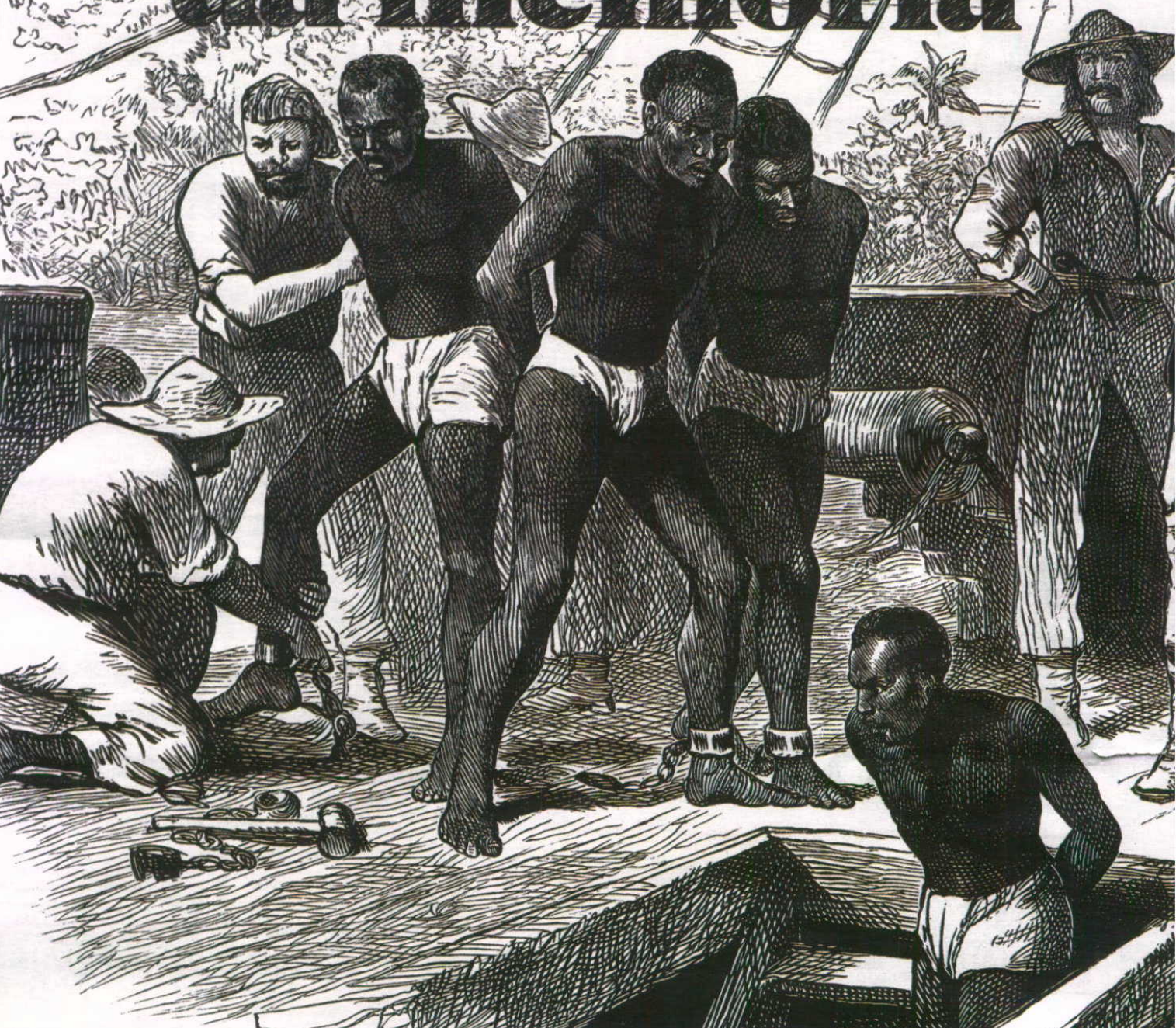
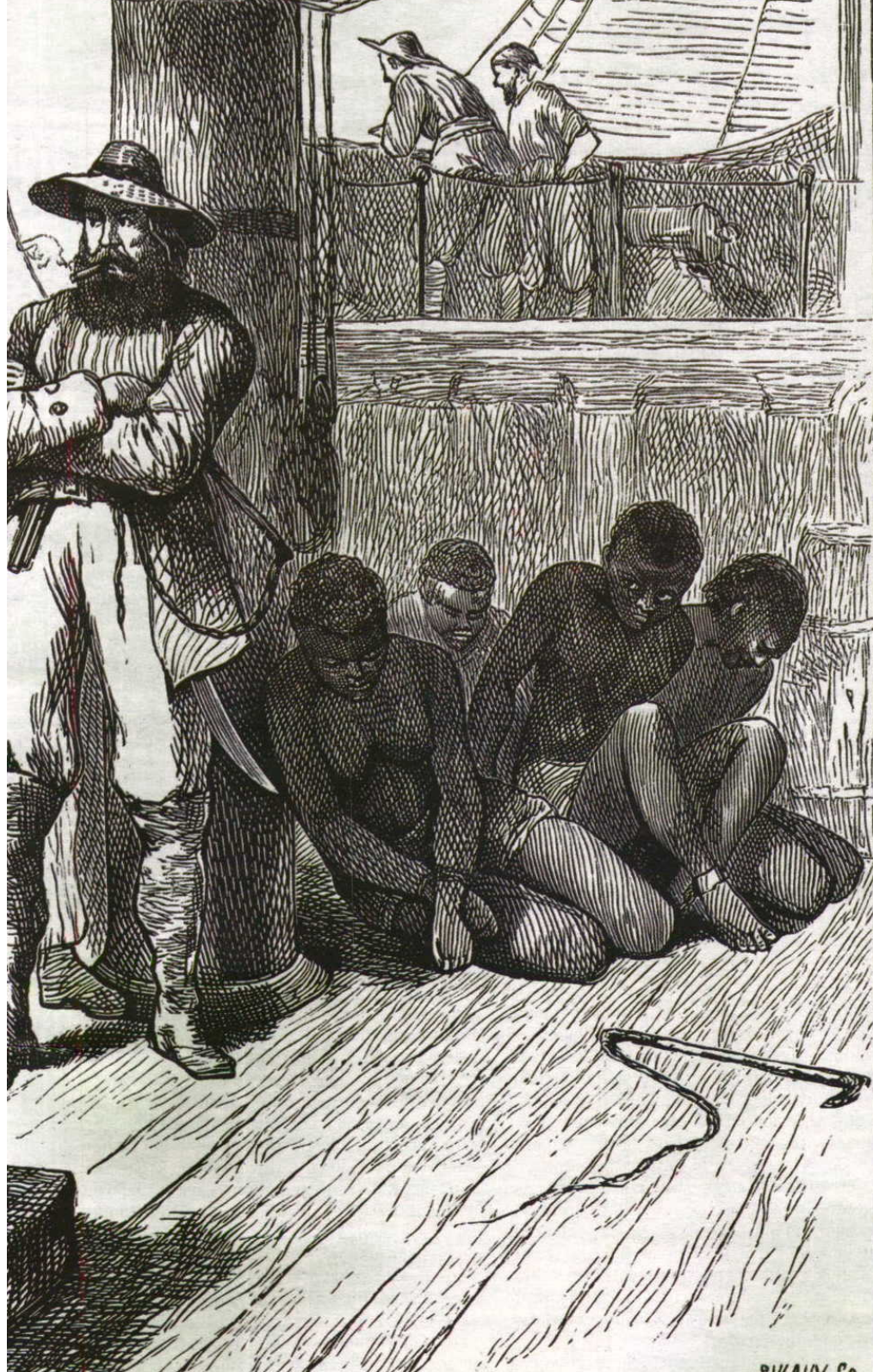
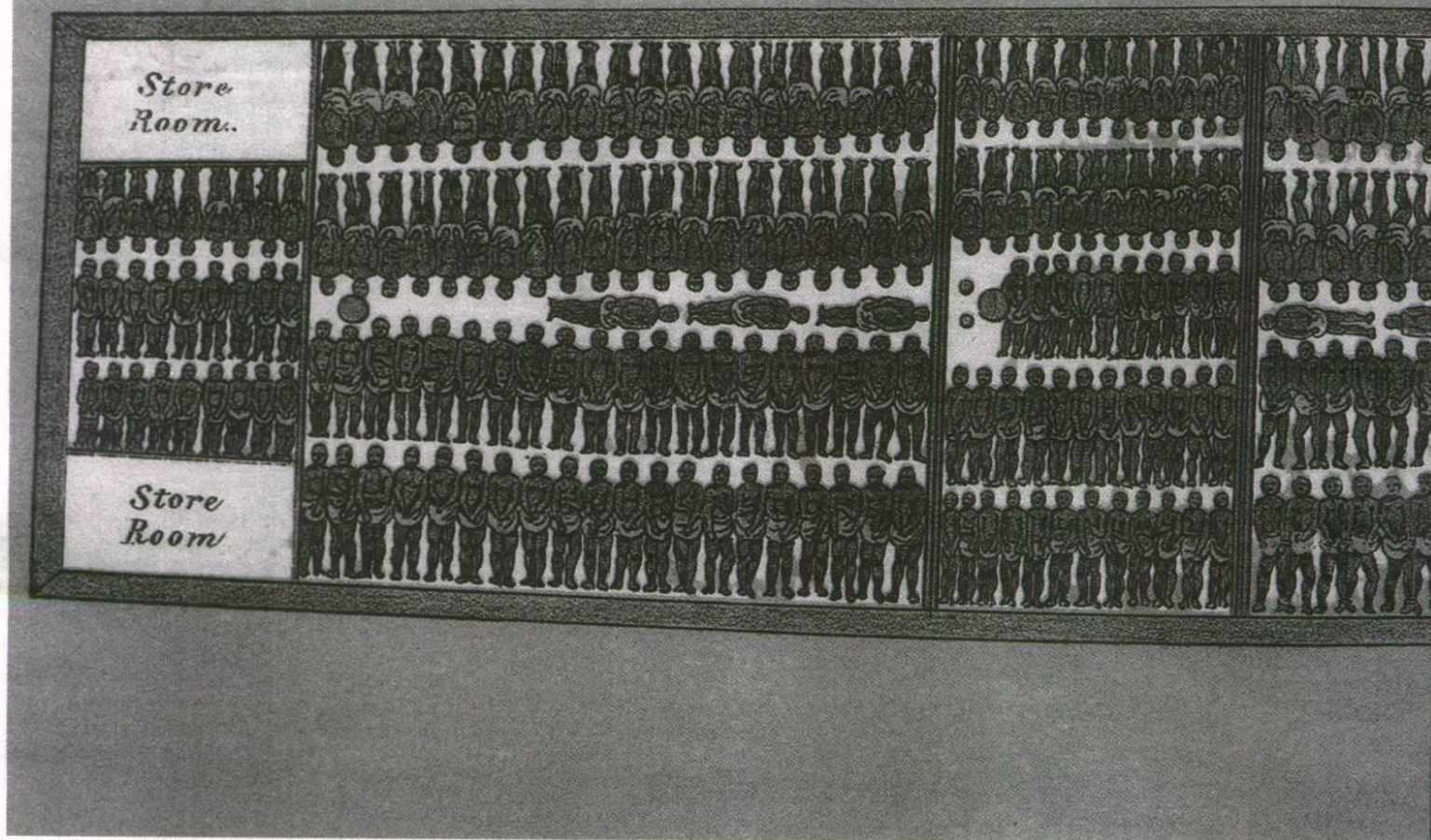


escravos da memória





A descoberta de um navio português que naufragou em 1794 a caminho do Brasil, com centenas de escravos a bordo, confronta-nos com um passado que parece esquecido e de que raramente falamos



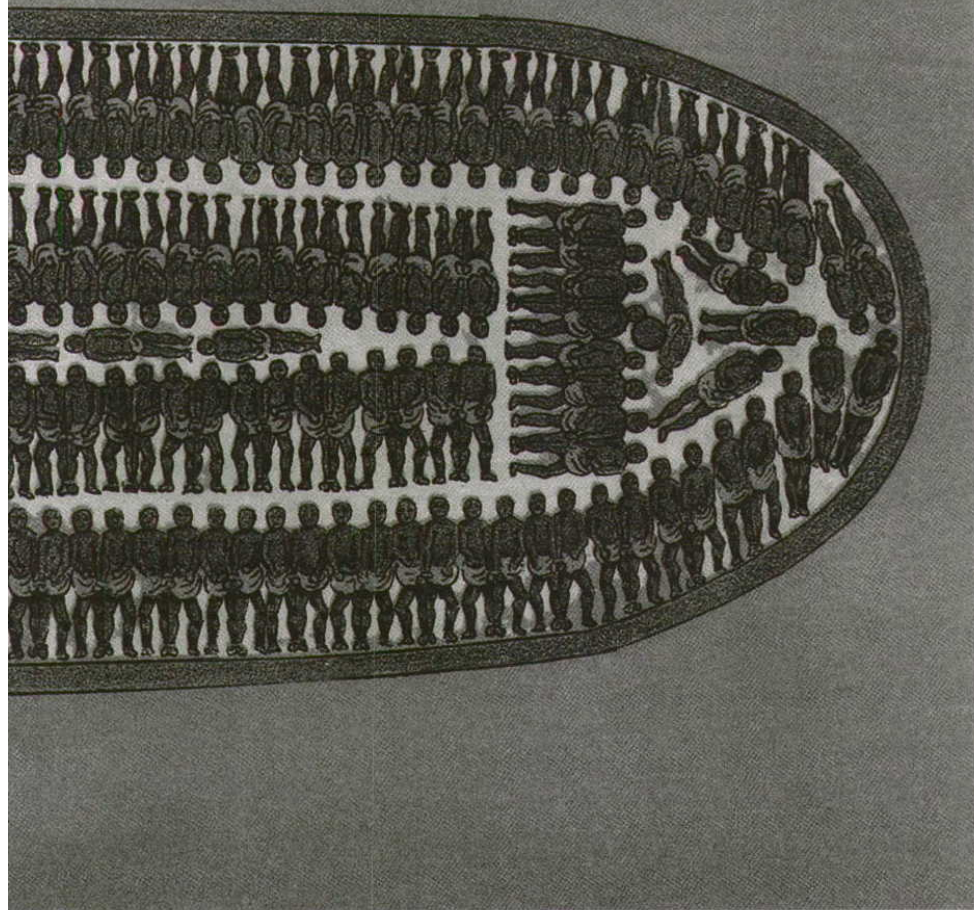
A

1 de dezembro de 1794, dois dias antes de mandar soltar amarras e deixar a Ilha de Moçambique, o capitão Manoel João escreveu numa folha, em letra cuidada e assinada no fim, uma relação de todas as cartas que levaria a bordo e que se comprometia a entregar mal chegasse a Pernambuco, no Brasil. Uma das cartas, que teria como destino final Lisboa, era dirigida a Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da Marinha e do Ultramar. O remetente era D. Diogo de Souza, governador de Moçambique, que já antes lhe tinha escrito e enviado a correspondência por um outro navio, o “Nossa Senhora do Monte Flor do Funchal”. Os papéis sobreviveram e estão hoje guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, embora cinco linhas da carta do governador estejam quase ilegíveis. É numa dessas linhas que surge a palavra “escravatura”.

O navio do capitão Manoel João, o “São José Paquete de África”, partiu para Pernambuco na

quarta-feira, 3 de dezembro de 1794, com uma tripulação de 35 homens: 10 oficiais e 25 marinheiros, tal como consta da lista entregue no porto de partida. Vinte e quatro dias depois, ao tentar evitar o mau tempo que o fustigava ao largo da Cidade do Cabo, o navio português aproximou-se demasiado da costa e naufragou. Ficou uma espécie de segredo esquecido no fundo do mar. Há dois meses, uma equipa multinacional de investigadores (que passou cinco anos a mergulhar no local e também em arquivos em três continentes) anunciou ao mundo que, além das cartas, o naufragado “São José” e o seu capitão Manoel João levavam também a bordo perto de 500 escravos com destino ao Brasil.

A descoberta, e a recuperação de barras de ferro usadas como lastro, já foi considerada uma das mais importantes da história, por se tratar do primeiro navio negreiro que se afundou com escravos a bordo e por coincidir no tempo com o início



CORBIS

Entre o século XV (os primeiros escravos chegaram a Portugal em 1444) e o século XIX foram transportados mais de 11 milhões de africanos para a Europa e para as Américas

e de que ainda pouco se fala.

“Não creio que seja apenas culpa e vergonha”, reconhece ao Expresso Daniel Domingues, professor adjunto de História Africana do Departamento da História da Universidade de Missouri, nos EUA, e um dos gerentes da enorme base de dados Voyage, que mantém registo de todos os movimentos de navios negreiros. “Todas as sociedades com um projeto de educação nacional buscam sempre enfatizar mais os aspetos positivos do que os negativos da sua história. Por outro lado, apesar de Portugal ter sido uma importante nação escravista, a maior parte dos africanos escravizados foram transportados para as suas colónias. Portanto, a voz desses africanos e dos seus descendentes dificilmente chega ou chegava aos manuais escolares de Portugal”, refere o académico brasileiro.

A história do “São José” terminou a 27 de dezembro de 1794. De acordo com a equipa do norte-americano Smithsonian National Museum (que trabalhou em conjunto com um museu sul-africano e muitas outras entidades), 212 escravos, metade do total, morreram no local. Os restantes, assim como a tripulação, sobreviveram. E a prova física de que havia escravos a bordo, acreditam os investigadores, são as tais barras de ferro usadas como lastro que foram encontradas no fundo do mar. “Quanto maior é a carga de seres vivos, mais lastro é preciso”, referiu, em entrevista ao “New York Times”, Paul Gardullo, diretor do futuro Museu Africano-Americano que deverá abrir no próximo ano em Washington D.C.. À saída de Lisboa rumo a Moçambique, de acordo com documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, o “São José Paquete de África” levava 1130 barras de ferro.

MUNDO EM MUDANÇA

“O importante no caso do ‘São José’ é o de ele nos trazer materialidades. O de podermos tocar, ver, intuir, sentir, através dos objetos, por parcos que sejam. Ver umas grilhetas não é o mesmo que ler sobre o uso de umas grilhetas. O caso é relevante porque pela primeira vez estamos perante um local arqueológico composto pelos restos de um navio negreiro de um país chamado Portugal”, afirma Alexandre Monteiro, investigador do Instituto de Arqueologia e Paleociências que há vários anos se dedica ao estudo da escravatura.

“O episódio do ‘São José’ ocorre num mundo em mudança, com o Ocidente a encarar o problema do tráfico de escravos de forma diferente. Se na Europa Ocidental, o antiescravismo continua a ser observado sob uma perspectiva essencialmente iluminista, de toleracionismo, na Grã-Bretanha a ideologia abolicionista propõe uma visão globalizante, universal e coerente, apontando para um mundo melhor, para uma América mais livre, uma África civilizável e uma Europa mais rica graças à criação de um novo mercado africano”, explica Alexandre Monteiro. “De tudo isto, contudo,

MANIFESTO A carga a bordo do “São José Paquete de África” à saída de Lisboa faz parte da caixa 69 do fundo, do Conselho Ultramarino, referente a Moçambique. Outros documentos podem ser encontrados na caixa 69

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO CU_064 CX.067, D.127

Manifiesto da carga que remeteu a Navio denominado S. José Paquete de Africa
feito a bordo do navio denominado S. José Paquete de Africa, a 23 de dezembro de 1794

Navio em Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa
1150	122	11	21	10	6
Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa
60	5	10	7	11	1
Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa
1	21	10	22	6	1
Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa	Navio de Lisboa
1	2	1	10	7	1

Laurel

Portugal se alheava, como se continua a alhear — até porque esta é uma história que, em Portugal, só se começa a contar depois do 25 de Abril, com os trabalhos de Valentim Alexandre, António Carreira, José Capela e, posteriormente, João Pedro Marques”, acrescenta.

Uma das obras de José Capela (o seu verdadeiro nome era José Soares Martins, historiador, e faleceu em setembro do ano passado) é precisamente “O tráfico de escravos nos portos de Moçambique” no período entre 1793 e 1904. E se ao longo das quase 400 páginas (Edições Afrontamento, 2002) não existe qualquer referência ao “São José”, não faltam histórias sobre centenas de outros navios que partiram da costa moçambicana carregados de escravos.

Antes, porém, vale a pena resumir a documentação encontrada pela equipa do Smithsonian sobre o “São José”: na África do Sul, o inquérito feito ao capitão após o naufrágio; na tranquila sala do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, o manifesto de carga à saída de Lisboa; em Moçambique um documento, datado de 23 de dezembro de 1794 (20 dias após a partida do navio), que confirmava a presença a bordo do “São José” de um escravo. Elementos que, segundo Daniel Domingues, da Universidade de Missouri, carecem ainda de validação. “Apesar do furor que o seu achado causou, os arqueólogos ainda estão para submeter os resultados da sua pesquisa para a comunidade académica”, adianta ao Expresso.

A entrada da costa oriental de África nas rotas negreiras globais sucede apenas a partir do século XVIII — ainda que houvesse já um movimento considerável de seres humanos vendidos para o Oriente. “Seriam os franceses que, os primeiros em pleno século XVII, passaram a bater de forma sistemática a costa oriental de África à procura de escravos para as suas plantações das colónias do Índico e do Atlântico. No que foram seguidos pelos portugueses e espanhóis das colónias do Atlântico”, refere José Capela, na sua obra. “No trânsito do século, Moçambique estava imerso no sistema já então abrangendo as capitais comerciais da Europa, os portos coloniais das Américas e as costas de África. Era o comércio triangular e os novos tipos de plantação e de industrialização que se expandiram e vieram a dominar a economia mundial. Quando chegou o momento, a Moçambique foi atribuído papel próprio no conjunto de fornecedores de mão de obra necessária à expansão do sistema”, explica o historiador.

O estudo de José Capela sobre o tráfico de escravos em Moçambique é também útil, pois, a partir de alguns documentos da época, permite retratar a vida dos escravos levados a bordo das embarcações. Uma pequena luz na imensa escuridão a que o autor alude na introdução da obra: “O que ignoraremos para sempre é aquilo que, agora, séculos passados, mais gostaríamos de saber, ou seja, essa saga medonha contada por aqueles que a sofreram e que não foram somente os escravizados.” Capturados no interior (e quase nunca escolhidos entre os que trabalhavam para os “senhores”), os escravos eram imediatamente “ferreteados com o selo privativo do sertanejo que primeiro os levava para a escravidão, para serem conhecidos e achados no caso de fuga”. No porto de embarque eram marcados mais duas vezes: no peito e nos braços, com as armas do rei e com o selo do seu proprietário no destino.

Sobre o transporte, as leis foram mudando, sempre de modo a garantir que a ‘carga’ chegava nas melhores condições ao destino: havia um cirurgião a bordo (o do “São José” chamava-se António Vieira), regras claras para a distribuição de comida e água (“duas canadas por cabeça e por dia”). Nos navios que cruzavam o Índico, segundo um oficial britânico citado no livro de José Capela, “cada escravo era obrigado a ficar deitado com a cabeça no meio das pernas do que lhe ficava atrás e assim de uma extremidade à outra do navio”. Tudo somado e não espanta que, em 1820, a mortandade no percurso de Moçambique para o Rio de Janeiro rondasse os 25%. Valores que eram frequentemente ultrapassados pela ganância dos traficantes, cada vez mais pressionados pela ação dos navios britânicos que patrulhavam o Atlântico (à luz de leis abolicionistas aprovadas pelo Parlamento Britânico na primeira metade do século XVIII).

No meio de tudo isto, prossegue ainda José Capela, há muito poucos casos conhecidos de motins e rebeliões a bordo dos navios negreiros. “Temos notícia de muito poucas. A sobriedade extrema de cada dessas notícias que, muitas vezes, não ultrapassa a menção simples do facto, indicia qualquer coisa como uma lei de silêncio sobre esses

Cada escravo era obrigado a ficar deitado com a cabeça no meio das pernas do que lhe ficava atrás e assim de uma extremidade à outra do navio

acontecimentos”, escreve. “Os historiógrafos debitarão sempre uma versão unilateral. A de uma das partes. Da outra parte, um que outro gesto de revolta, uma que outra palavra isolada, tanto monta nada. De resto, é esse silêncio patético desde as profundidades do tempo e dos longes do espaço, essa placidez opaca, essa submissão enigmática que nos ignora e despreza.”

Para Silvia Rodriguez Maeso — investigadora do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra e coautora, com Mara Araújo, de um artigo com o título “A institucionalização do silêncio: a escravatura nos manuais de história portugueses” — não é possível conceber o mundo em que vivemos ignorando o período da escravatura. “A descoberta de um navio como este é importante na medida em que abre uma discussão sobre a centralidade do processo de escravização na formação dos Estados europeus, da ordem política internacional desde o século XVI e das identidades coletivas, tendo a raça e as formas de administração política ou governação racistas como elementos fundamentais”, explica ao Expresso.

No fundo, o mundo é o que é porque foi o que foi. Por muito que se insista naquilo a que a socióloga chama “uma narrativa da abolição”. “Todos os países gostam de narrar o seu pioneirismo neste processo e de ressaltar figuras históricas, como o marquês de Pombal ou William Wilberforce, em Inglaterra, como se o processo de luta anticolonial e antiescravização não tivesse estado presentes desde o começo do processo histórico, como se os escravizados não existissem politicamente e só através das figuras do protetor branco”, precisa.

TRABALHO POR FAZER

Entre os séculos XV (os primeiros escravos chegaram a Portugal em 1444) e o século XIX foram transportados mais de 11 milhões de africanos para a Europa e para as Américas, a maior parte a partir da costa ocidental de África. Como se toda a atual população portuguesa fosse enfiada em barcos de madeira e enviada através do Atlântico. “O que me fascina”, admite Alexandre Monteiro, “é perceber como e porquê esta migração forçada mais não foi do que uma variante, à escala planetária, de um comércio extremamente antigo, firmemente caucionado pela lei, pela religião e pelos costumes, comércio esse em que europeus, árabes e africanos definham fortes interesses políticos e económicos. E perceber também como nenhuma nação ou povo pode moralmente alegar nunca ter lucrado com o tráfico de escravos”.

Silvia Maezo acrescenta mais alguns argumentos. “O processo de escravização, com todas as suas dimensões jurídico-legais e económicas, foi fundamental na formação das estruturas políticas dos Estados e na nossa cultura política, que é racista. Isto não é uma questão linear ou de procurar explicações simplistas de causa-efeito entre a escravização racial e como o racismo molda a vida das nossas instituições e o quotidiano das nossas relações sociais, mas sim, que sem discutir esta relação histórica a nossa compreensão do passado e dos seus legados na atualidade é inadequada”, explica.

“Nenhuma nação ou povo pode moralmente alegar nunca ter lucrado com o tráfico de escravos”, diz o arqueólogo Alexandre Monteiro

A socióloga lembra que há muito trabalho por fazer. “No caso português, não devemos esquecer que foram encontradas ossadas de um número relevante de pessoas escravizadas em Lagos e não sabemos quais são as iniciativas do ponto de vista do estudo científico e de história pública e memorialização que se estão a desenvolver”, refere. O Expresso escreveu sobre o caso no final de julho. Os esqueletos — pertencentes a 155 homens, mulheres e crianças, com mais de 500 anos — foram encontrados em 2009 num terreno entretanto transformado em parque de estacionamento e levados para Coimbra a fim de serem estudados. Para já, apenas investigadores têm acesso à coleção, única no mundo, que está arrumada num sótão. Na altura, ouvida pelo Expresso, a historiadora Isabel de Castro Henriques, representante em Portugal da UNESCO no projeto Rota dos Escravos, lamentava a situação. “Inicialmente, estava previsto um memorial, um museu e um centro de estudos sobre a escravatura”, disse.

Em 2001, no âmbito do mesmo projeto, saiu a primeira edição de “Lugares de Memória da Escravatura e do Tráfico Negro”, um estudo coordenado por Isabel de Castro Henriques que identifica nas antigas colónias portuguesas os locais e as histórias que carregam a marca da escravatura. Pode ser a Igreja de Nossa Senhora do Pópulo, em Benguela, onde eram cristianizados os escravos, ou o Jardim da Memória, na Ilha de Moçambique, de onde partiu o “São José Paquete de África”. Iniciativas no mesmo sentido têm surgido nos últimos anos um pouco por todo o mundo. Em Amesterdão, a Black Heritage Tours mostra aos visitantes as marcas da herança africana da cidade. Silvia Maezo destaca também o Museum of London Docklands, em Londres, e em particular a galeria “London, Sugar and Slavery” [Londres, açúcar e escravatura]. “Oferece uma visão histórica adequada e crítica sobre o papel central da escravização no processo de formação da sociedade britânica, da chamada Revolução Industrial e na acumulação de riqueza e a sua repercussão na cidade de Londres”, explica.

O tráfico de escravos gerou enormes fortunas. “Ao contrário do mito que ainda perdura, Portugal foi um dos países ocidentais que mais tarde decretou a abolição do tráfico de escravos. No final do

século XVII, os portugueses deviam assegurar entre 25% e 38% do tráfico transatlântico da escravatura”, conta Alexandre Monteiro. “Mas há mais. Escorados pelos costumes e pelas fortunas que faziam, os grandes negociantes de escravos, ao invés de serem anatematizados, foram pelo contrário recompensados com cargos públicos de relevo, nobilitações ou outras honrarias — nomeadamente as concedidas aos ex-negreiros brasileiros que, com o fim do tráfico brasileiro em meados do século XIX, regressaram a Portugal e aqui investiram as suas fortunas”, acrescenta o investigador do Instituto de Arqueologia e Paleociências.

José Capela, no livro “Conde de Ferreira & C.^a — Traficantes de Escravos” (Edições Afrontamento, 2012) conta a história de alguns dos personagens da elite financeira e social do século XIX que fizeram fortuna com a escravatura e que usaram parte do dinheiro em obras sociais e outras. Homens que foram responsáveis pelo transporte de milhares de africanos em direção às terras da América, que travaram um jogo de constante fuga aos barcos ingleses e de desafio às leis cada vez mais apertadas. Homens que Eça de Queirós, em “Os Maias”, descreveu assim ao falar de Manuel Monforte: “O papá Monforte era dos Açores: muito moço, uma facada numa rixa, um cadáver a uma esquina tinham-no forçado a fugir a bordo dum brigue americano. Tempos depois, um certo Silva, procurador da casa de Taveira, que o conhecera nos Açores, estando na Havana a estudar a cultura do tabaco que os Taveiras queriam implantar nas ilhas encontrara lá o Monforte (que verdadeiramente se chamava Forte) rondando pelo cais, de chinelas de esparto, à procura de embarque para a Nova Orleães. Aqui havia uma treva na história do Monforte. Parece que servira algum tempo de feitor numa plantação da Virgínia... Enfim, quando reapareceu à face dos céus comandava o brigue ‘Nova Linda’, e levava cargas de pretos para o Brasil, para a Havana e para a Nova Orleães. Escapara aos cruzeiros ingleses, arrancara uma fortuna da pele do africano e, agora rico, homem de bem, proprietário, ia ouvir a Coreli a São Carlos”. A sua filha, Maria, foi a perdição de uma família portuguesa. ●