

AFRICANOS EM DIÁSPORA E AS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS NO TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS: O CASO DA ESCUNA CLOTILDA

AFRICANS IN DIASPORA AND SLAVE TRADE SHIPS: THE CASE OF SCHOONER CLOTILDA

Luciana Bozzo Alves¹

RESUMO

Na Arqueologia Afrodiaspórica, as pesquisas que envolvem remanescentes materiais de embarcações utilizadas no tráfico de escravizados, assim como as demais categorias de materialidades, devem estar intrínsecas às discussões contemporâneas sobre identidades, principalmente a partir de uma perspectiva afrocentrada (ASANTE, 2009, p. 105; 2014; CHRISTIAN, 2009, p. 147). Nesse sentido, o presente artigo retoma algumas pesquisas realizadas nessas embarcações, assim como aponta iniciativas e caminhos possíveis para o envolvimento de comunidades afrodescendentes em pesquisas nesse contexto, utilizando como exemplo as ações em andamento no sítio de naufrágio da escuna *Clotilda*.

PALAVRAS-CHAVE: Africanos em Diáspora; Sítios de naufrágios de embarcações do tráfico; Perspectiva afrocentrada, escuna Clotilda.

ABSTRACT

In Afrodiasporic Archaeology, the contemporary debate on identities, especially from an Afrocentric perspective (ASANTE, 2009, p. 105; 2014; CHRISTIAN, 2009, p. 147), must be intrinsic to research concerned with the material remnants of ships used in the trafficking of enslaved people, as well as with other categories of materiality. In this regard, this paper builds on research work conducted in those ships and suggests initiatives and paths able to engage Afrodescendant communities in researching that context, using as an example the activities currently ongoing at the schooner Clotilda shipwreck site.

KEYWORDS: Africans in diaspora, Slave shipwreck sites, Afrocentric perspective, Clotilda shipwreck site

RESUMEN

En la Arqueología Afrodiaspora, la investigación que involucra materiales restantes de embarcaciones utilizadas en el comercio de esclavizados, así como otras categorías de materialidades, debe ser intrínseca a las discusiones contemporáneas en identidades, notablemente ya que una perspectiva afrocéntrica (ASANTE, 2009, p. 105; 2014; CHRISTIAN, 2009, p. 147) En este sentido, este artículo aborda algunas investigaciones llevado a cabo en estas embarcaciones, y señala posibles iniciativas y caminos para la participación de comunidades afrodescendientes en la investigación en este contexto, utilizando como ejemplo las acciones en curso en el sitio de hundimiento de la goleta Clotilda.

¹ Mestra e doutoranda em Arqueologia pelo Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo – MAE/USP.

PALABRAS-CLAVE: Africanos em la diáspora; Sítios en hundimiento de embarcaciones del tráfico; Perspectiva afrocéntrica, goleta Clotilda.

INTRODUÇÃO

Durante mais de três séculos, milhões de africanos em diáspora foram transportados a fim de servirem de mão de obra nas colônias em expansão no Novo Mundo. Até o momento, as pesquisas apontam que mais de trinta e cinco mil viagens transoceânicas (entre 1514 e 1866) foram realizadas, empregando os mais diversos tipos de embarcações (ELTIS et al, S/D.). Alguns (poucos) sítios de naufrágios dessas embarcações foram identificados e pesquisados, tendo a maioria já concluído suas pesquisas, e outras ainda são alvo de investigações dentro e fora d'água. Em momentos distintos, essas pesquisas se utilizaram dos melhores aparatos técnicos disponíveis para os trabalhos subaquáticos, mas nem sempre essa preocupação foi a mesma em relação ao engajamento com questões sociais que uma abordagem com materialidades nessa natureza demanda.

As embarcações utilizadas no tráfico de escravizados são um tema extremamente sensível, delicado, e merece uma abordagem arqueológica cuidadosa, dentro e fora da água. Como será visto mais adiante, Diouf (2019) aponta que os destroços dessas embarcações são apenas um “símbolo vergonhoso da base do desenvolvimento econômico”. Mesmo assim, são remanescentes materiais carregados de memórias traumáticas, sendo necessário propósitos específicos para novamente fazê-las emergir.

Na Arqueologia da diáspora africana, as pesquisas que envolvem remanescentes de embarcações utilizadas no tráfico de escravizados, assim como as demais categorias de materialidades, devem estar intrínsecas às discussões contemporâneas sobre identidades (HALL, 2016), principalmente a partir de uma perspectiva afrocentrada (ASANTE, 2009, p. 105; 2014; CHRISTIAN, 2009, p. 147).

A reapropriação dessas materialidades tem sido alvo de pesquisas, como por exemplo, o trabalho de Camilla Agostini, desenvolvido no complexo de ruínas na praia do Sahy, no litoral sul do Rio de Janeiro, onde a autora buscou uma metodologia que colocou em diálogo “vestígios arqueológicos, a oralidade, a memória e princípios etnográficos de

registro” (AGOSTINI, 2019, p. 31). Além disso, em relação a esses remanescentes, a autora ainda considerou em sua pesquisa “os diferentes sentidos a eles conferidos por grupos sociais contemporâneos” (idem).

Luciana Novaes publicou em 2018 um livro com o resultado de seu mestrado, em que trata de uma estrutura submersa de ferro atribuída a Exu, que foi encontrada sob as águas da Enxada de Água de Meninos (Salvador-BA). A fim de problematizar arqueologicamente esse contexto, a autora definiu que:

o escopo teórico e metodológico da pesquisa é formado pela interface da Arqueologia da Paisagem, da Religião, da Diáspora e Marítima, visando aprofundar, ampliar e contribuir com o estudo de uma paisagem sagrada diaspórica, requerendo dessa forma, certo refinamento para com as possibilidades de interpretação (NOVAES, 2018, p. 55, grifo meu).

Os dois trabalhos citados acima trazem, cada um a seu modo, possibilidades de utilizar o arcabouço arqueológico para tratar as materialidades associadas a contextos afrodiaspóricos, considerando perspectivas de sujeitos ativos: no trabalho de Agostini (2019, p. 31), adeptos da Umbanda “têm o local como uma extensão dos terreiros, levando para lá suas práticas com diferentes finalidades”; para Novaes, sua ancestralidade e sua atuação contemporânea no terreiro de Candomblé trouxe, de seu estudo com o assentamento submerso de Exu, novas possibilidades de interpretação de um importante componente do panteão africano cultuado por sua comunidade de santo. São trabalhos que demonstram se preocupar com perguntas como, por exemplo, “para quem significa” essas materialidades.

A temática relacionada às materialidades afrodiaspóricas tem se mostrado, nos últimos anos, como um campo fértil de pesquisa. E os sítios de naufrágios das embarcações utilizadas no tráfico, ainda que muito timidamente, têm sido alvo de longas pesquisas documentais e de campo, em busca de informações que possibilitem sua localização e identificação. Como exemplo desse movimento, traz-se dois projetos empenhados em fomentar essas pesquisas: o Slave Wrecks Project (SWP), que é uma rede internacional de pesquisadores e instituições hospedada no Museu Nacional de História e Cultura Afro-Americana do Smithsonian, que utiliza a arqueologia marítima e a pesquisa histórica em uma abordagem distinta da história sobre o comércio transatlântico de escravizados (<https://nmaahc.si.edu/explore/initiatives/slave-wrecks-project>) e, o Diving with a Purpose (DWP), que também é uma organização internacional que fornece programas de

educação, treinamento em mergulho e, serviços de apoio a projetos de preservação e conservação de patrimônio submerso em todo o mundo, com foco principal na Diáspora Africana e nos sítios de naufrágios de embarcações utilizadas no tráfico (<https://divingwithapurpose.org/>).

As pesquisas nesses sítios de naufrágios receberam, e têm recebido, distintas abordagens do ponto de vista arqueológico. Em relação aos métodos de escavação empregados, na maioria dos casos, não são suficientemente explicitados, no entanto, meu olhar se detém sobre as ações desenvolvidas (ou não) “fora d’água”. Para tanto, expõe-se a seguir como essas embarcações têm sido abordadas pelas arqueologias, em seus múltiplos segmentos.

Jane Webster (2008) organizou uma edição especial do *International Journal of Historical Archaeology* em comemoração aos 200 anos de abolição do tráfico de africanos escravizados na Inglaterra (200 anos comemorados em 2007, com publicação em 2008). A temática escolhida foi a Arqueologia dos transportes de escravizados, com destaque às embarcações. No entanto, a autora chama a atenção para, naquele momento, a baixíssima quantidade de trabalhos envolvendo esse tema, tendo a publicação contado apenas com cinco artigos, dos quais dois deles foram sínteses elaboradas pela própria organizadora da edição (WEBSTER, 2008; RAMBELLI, 2013).

Para Webster (2008), a arqueologia das embarcações envolvidas no tráfico de africanos acaba recebendo menos atenção que a arqueologia dos modos de vidas dos escravizados, por exemplo. Para a autora, essa situação acontece porque, muitas vezes, a “passagem do meio” acaba sendo entendida apenas como o começo de uma história maior, que é a diáspora africana (idem). No entanto, não compactuo plenamente com a opinião de Webster, pois acredito que outras variáveis podem contribuir para essa discrepância, como por exemplo, o fato da intensa e extensa ocupação das áreas com *plantations*, onde os africanos foram imputados a trabalhar, e a maior disponibilidade documental sobre essas propriedades e sobre os escravizados que compunham a força de trabalho, e, em relação às embarcações do tráfico, a documentação (quando encontrada) pode ser menos detalhada, e a imprecisão dos registros confere maior desafio aos pesquisadores, tanto aqueles voltados à sua localização, quanto à identificação.

Além dos desafios documentais, entende-se que é preciso uma confluência de fatores que possibilite localizar e atribuir uma embarcação soçobrada ao transporte de escravizados. Além de uma documentação histórica que contenha informações da embarcação envolvida no tráfico e de seu naufrágio (acidental ou intencional), com indicação aproximada do local de afundamento, será necessário que o trabalho arqueológico subaquático possa divisar características dos destroços que possibilitem sua identificação. Além de escotilhas gradeadas, grande quantidade de recipientes para o armazenamento de água, grande quantidade de lastro, entre outros (ALVES, 2016, p. 148), as modificações específicas promovidas no interior dessas embarcações e, voltadas à recepção dos africanos, na maioria dos casos, permaneciam apenas temporariamente, sendo feito um rearranjo interno após os desembarques. Essas ações eram necessárias para que as embarcações pudessem ser carregadas com produtos tropicais em sua viagem de volta ao continente europeu².

Em relação a obtenção de informações relacionadas à vida a bordo, Blot argumenta que,

Um dos obstáculos dessa arqueologia dos territórios do poder a bordo do navio tem a ver com a conservação privilegiada das obras vivas (parte inferior da querena) em sítios de naufrágio e a destruição dos volumes superiores, local onde se desenrola o essencial dos fenômenos sociais visados (BLOT, 1999, p. 48).

O mesmo pode ser dito para as particularidades técnicas e estruturais que possibilitariam associar uma embarcação ao transporte de escravizados, localizadas todas acima da querena.

SÍTIOS DE NAUFRÁGIOS DE EMBARCAÇÕES DO TRÁFICO – NO FUNDO DO MAR, NO MEIO DA LAMA: EMERGINDO MEMÓRIAS

Nos levantamentos realizados, foram identificadas algumas embarcações utilizadas no transporte de africanos, cujos sítios de naufrágios foram e/ou estão sendo alvo de pesquisas: *Henrietta Marie*, *São José Paquete África*, *Fredensborg*, *Trouvadore*, *James Matthews*, *Camargo* e *Clotilda*. A pesquisa contou com material constante de meu acervo

² Para se ter uma ideia de como erar o interior de uma embarcação voltada ao tráfico de escravizados, foi criada uma animação em 3D com base nas informações técnicas disponíveis da embarcação *L'Aurore*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/ship#slave->

peçoal formado durante anos de levantamentos sobre essa temática, também, por buscas no *Google* com palavras como “*shipwreck slaves*”, “*navios negreiros*”, “*slave ship*”, entre outras.

Vários desses sítios de naufrágios já foram apontados em textos historiográficos, como por exemplo, os trabalhos que envolveram o *Henrietta Marie*, que naufragou na costa da Flórida ao largo de Key West, em 1700. Os destroços foram identificados em 1972 pela Mel Fisher (1994, 2007), uma das maiores empresas de caça ao tesouro dos Estados Unidos³. Apesar de ter sido um achado ocasional, a empresa fez ampla divulgação dos trabalhos realizados nos destroços, que envolveram destaques na mídia e exposições. De acordo com Rambelli, o trabalho realizado “serviu mais como um marco ilustrativo da história do que um trabalho de interpretação arqueológica” (2006a, p. 105).

A pesquisa nos destroços assumiu outro caráter, devido ao envolvimento nos primeiros anos de pesquisa histórica de Michael Cottman, um jornalista negro norte-americano. Cottman pôde acompanhar uma equipe de historiadores e arqueólogos, além de fazer uma longa pesquisa e de participar de uma série de mergulhos nos destroços. Em 1999, publicou um livro⁴ de memórias e reflexões tanto suas quanto de diversas pessoas que estiveram envolvidas no projeto. A obra é o resultado de uma sensibilidade despertada no autor pela participação na pesquisa e pelos mergulhos nos destroços da embarcação, mesclando vínculos histórico-culturais, pertença social e realização pessoal (SILVA e FRACCARO, 2009, p. 131). A partir do envolvimento e da escrita do livro, Cottman imputou outro olhar às materialidades e, nesse caso, a emersão dessas memórias mostrou-se frutífera.

O *James Matthews*, também indicado em outros textos (SILVA, 2004; RAMBELLI, 2006b, SILVA e FRACCARO, 2009, p. 137), era uma embarcação que na época de seu naufrágio, em 1841, operava na marinha mercante. No entanto, até o dia 25 de abril de 1837, atuou no tráfico de escravizados sob o nome de Dom Francisco, pertencente ao traficante Francisco Félix de Souza. Em relação aos trabalhos subaquáticos nos destroços,

³ Atualmente, a Mel Fisher em parceria com o Santuário Marinho Nacional de Florida Keys e o programa *Diving With a Purpose* estão mapeando alguns locais em busca do “Navio negreiro pirata Guerrero”, uma embarcação utilizada no tráfico de africanos, que naufragou em 1827.

⁴ *The Wreck of the Henrietta Marie: An African-American's Spiritual Journey to Uncover a Sunken Slave Ship's Past*. New York, Harmony Books.

toda a estrutura remanescente do casco foi escavada e os artefatos que estavam soltos foram coletados, conservados e alguns estão em exposição nas galerias do naufrágio do WA Maritime Museum, em Fremante, na Austrália. Importante ressaltar um detalhe em relação à reparação e à reutilização do Dom Francisco: era uma prática comum que as embarcações apresadas pelos britânicos fossem leiloadas e voltassem à ativa. Não raro, também, era que essas embarcações fossem novamente empregadas no tráfico de escravizados, sendo rebatizadas e, podiam ou não, receber ajustes a fim de “maquiar” sua aparência (SILVA, 2004, p. 128).

O *Fredensborg* afundou em águas rasas na costa sul da Noruega ao largo de Arendal, provavelmente em 1º de dezembro de 1768, após ser surpreendido por uma grande tempestade. Em setembro de 1974, os destroços da embarcação foram encontrados e identificados (SVALESEN, 1995, p. 455). Um livro escrito por um dos pesquisadores que mergulhou nos destroços foi publicado no ano 2000, com patrocínio da UNESCO, e intitulado *The Slave Ship Fredensborg*, onde são narradas as ações desenvolvidas durante a pesquisa. Os trabalhos possibilitaram a recuperação de diversas peças, entre elas, um amuleto e um pilão de pedra para grãos. De acordo com Rambelli (2013, p. 209), “esses artefatos chamam a atenção para a manutenção da vida ‘religiosa’ a bordo e para o preparo de alimentos com características pouco europeias”. A identificação dessas peças poderia apontar para táticas de resistência dos escravizados, que, apesar das diversas formas de violência a que foram submetidos, mostravam-se determinados na manutenção de suas tradições e crenças. Para Rambelli (2013, p. 209), eram artifícios empregados por alguns traficantes, que visavam, por meio da concessão da presença desses itens, minimizar as chances de revoltas e, quem sabe, diminuir a perda de vidas.

O *Trouvadore* era uma embarcação espanhola que afundou no mar do Caribe, próximo às ilhas Turcas e Caicos. Em meio a uma viagem, cujo destino era os mercados de Cuba, estava carregada de africanos, quando foi apanhada por uma violenta tempestade, que terminou com seu naufrágio em 1841 (SADLER, 2008). Toda a tripulação e aproximadamente 190 africanos sobreviveram. Em 2004, foram identificados destroços de uma embarcação, no entanto, devido à não localização de qualquer item que os caracterizassem com o *Trouvadore*, as evidências foram batizadas como “*Black Rock*”. Somente na etapa de 2008, a terceira temporada de campo, com a cooperação de uma expedição multidisciplinar dos Estados Unidos - NOAA, que esses destroços foram confirmados como sendo do *Trouvadore*.

O *Camargo* foi considerado uma das últimas embarcações a desembarcar africanos escravizados no Brasil, ainda que a literatura disponível a respeito aponte que desembarques aconteceram até o ano de 1870 (LEITE, 1998; BOCCIA e MALERBI, 1977), no entanto, não existem informações mais precisas dessas operações. O desembarque do *Camargo*, ocorrido em dezembro de 1852, nas terras da Fazenda Santa Rita de Bracuí, no município de Angra dos Reis/RJ, teve grande repercussão na época, pois, visando eliminar as provas do crime, a embarcação foi incendiada na baía de Ilha Grande, afundando posteriormente (RAMBELLI, 2006a, 2006b). Essa situação que aconteceu com o *Camargo* não foi uma exceção durante o período da ilegalidade e, vale lembrar que as embarcações que tinham esse fim estavam amparadas por companhias de seguros. As pesquisas subaquáticas realizadas na área de afundamento da embarcação foram objeto de pesquisa do pós-doutoramento de Gilson Rambelli (2006a, 2006b).

Os destroços do *São José Paquete de África* localizados no Cabo da Boa Esperança, na costa da África do Sul, foram, em 2015, identificados como pertencentes a uma embarcação utilizada no tráfico de escravizados, cujo naufrágio data de 1794. Segundo Gomes (2015), em 1985, os destroços foram localizados por caçadores de tesouros, no entanto, julgava-se ser de um navio holandês afundado em meados do século XVIII. Para o autor, só em “2010 é que uma equipe internacional de arqueólogos marítimos suspeitou que o navio podia ter outra origem” (GOMES, 2015, p. 1). A equipe do Diving With a Purpose participou da verificação desses destroços, e essas foram as palavras de Kamau Sadiki, que é instrutor líder do DWP, sobre suas impressões no momento do mergulho: “pude sentir a vibração, a energia, a dor, o sofrimento e o horror⁵” (WILLIAMSON, 2019). É possível encontrar informação sobre o fato de a embarcação ter naufragado ainda com uma parte significativa dos africanos a bordo, pois, devido à piora na tempestade, o resgate foi interrompido e acredita-se que 212 africanos permaneceram na embarcação, indo a pique junto com ela (CARDOSO, 2018, p. 2).

⁵ Em tradução livre do original “I could feel the vibration, the energy, and the pain, and the suffering and the horror”. Disponível em: <<https://www.nationalgeographic.com/culture/2019/08/most-slave-shipwrecks-overlooked-until-now/>>. Acesso em: 24 de junho de 2020.

A ESCUNA CLOTILDA

Em 2019, foram identificados destroços no Delta de Mobile-Tensaw, no Alabama-EUA, associados à escuna *Clotilda*, que é considerada a última embarcação a traficar africanos para os Estados Unidos (ROCHE, 2018). A viagem aconteceu em 1860, mais de 50 anos após da proibição do comércio de escravizados em solo norte-americano. No entanto, a escravidão ainda vigorava nos estados do sul e o que deflagrou a viagem foi uma aposta, pois, de acordo com Bourne, Jr:

Timothy Meaher, um rico proprietário de terras e construtor de navios de Mobile, apostou mil dólares com vários comerciantes que ele poderia contrabandear uma carga de africanos até a Baía de Mobile embaixo do nariz de oficiais federais (2019, p. 3).

O fato é que a viagem aconteceu e no porto de Ouidah, localizado na região atual de Benin, foram embarcados 110 africanos, tendo o mais novo apenas dois anos de idade. Depois de uma viagem de aproximadamente seis semanas, a *Clotilda* finalmente chegou a seu destino e após transferir os africanos para uma embarcação fluvial, a escuna foi incendiada e afundada no Delta de Mobile-Tensaw (DIOUF, 2007). Essa ação visava à eliminação da prova do crime, assim como aconteceu com o brigue *Camargo*,

O local onde a embarcação possivelmente afundou tem predomínio de lamaçais, brejos e afluentes, além de abrigar diversos destroços de mais de três séculos de atividades marítimas (BOURNE, JR., 2019). Os trabalhos que visaram à localização da escuna *Clotilda* contaram com um vasto levantamento documental e, com isso, descobriu-se que essa embarcação era uma das únicas cinco escunas construídas no Golfo do México que tinha seguro na época de seu afundamento. A documentação do seguro foi fundamental para a identificação dos destroços, visto que continham descrições pormenorizadas da embarcação, com detalhes construtivos, dimensões, entre outras características técnicas. Com essas informações, os pesquisadores, incluindo os arqueólogos James Delgado e Stacye Hathorn, intensificaram os levantamentos em uma porção do rio Mobile, que ainda não havia sido alvo de dragagens e, com o auxílio de:

um magnetômetro para detectar objetos metálicos, um sonar de varredura lateral para localizar estruturas no fundo do rio e uma sonda de perfis de subsuperfície para detectar objetos enterrados abaixo do lodoso leito do rio – eles descobriram um verdadeiro cemitério de navios naufragados (BOURNE, JR., 2019).

No entanto, após a triagem feita com base nas informações disponíveis sobre a *Clotilda*, apenas uma das anomalias identificadas pelo levantamento geofísico se aproximou das características da embarcação. As pesquisas ainda estão em andamento, e o fato de que provavelmente muitos descendentes desses africanos traficados na *Clotilda* formarem grande parte da população do distrito de Africatown, as pesquisas estão envolvendo os descendentes e, ainda que dolorosamente, ajudando a materializar as histórias contadas nos últimos 160 anos.

As palavras de Sylviane A. Diouf, que é historiadora e pesquisadora da Diáspora Africana, deixam transparecer um olhar para essas materialidades e o que realmente sua identificação pode trazer de afirmativo para essas populações afrodescendentes. De acordo com Diouf, “os destroços do *Clotilda*, e o que quer que eles revelem, são apenas um símbolo vergonhoso da base do desenvolvimento econômico dos Estados Unidos” (2019). Para a autora, “o mais importante é a história da experiência desses jovens que perderam tudo, mas transcenderam suas terríveis conjunturas e escreveram suas histórias” (idem).

Uma das vítimas traficadas na *Clotilda* foi Matilda McCrear (imagem abaixo) que, quando chegou aos EUA, tinha apenas dois anos de idade. Atualmente seus descendentes estão envolvidos nos questionamentos que vêm surgindo com a localização/identificação dos destroços queimados na porção pantanosa do rio, semiafundados na lama.

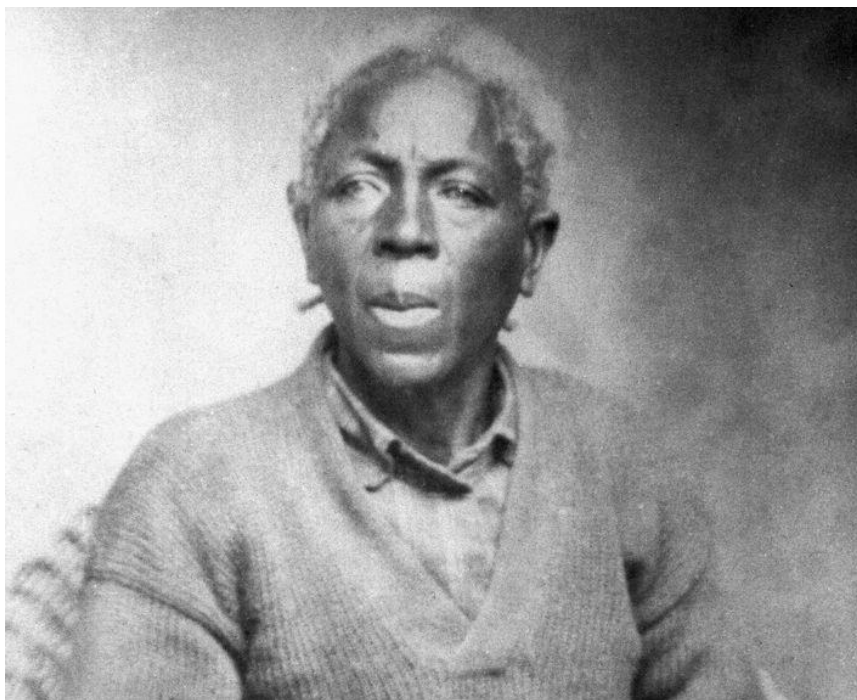


Figura 1. Matilda McCrear, última sobrevivente dos traficados no *Clotilda* e falecida em janeiro de 1940. Em imagem sem data.

Fonte: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/historia/2020/04/sobrevivente-navio-negro-descendentes-estados-unidos-escravidao-clotilda>. Acesso em: 26 de junho de 2020.

CONSIDERAÇÕES

Praticamente 20 anos depois da publicação do livro de Cottman, a localização dos destroços da escuna *Clotilda* traz novamente à tona a possibilidade do envolvimento de afrodescendentes com materialidades associadas ao tráfico de africanos. Cottman foi tocado pelos trabalhos no *Henrietta Marie*, pelo fato de que os africanos que viajaram naquela embarcação eram seus ancestrais, assim como todos os africanos que foram traficados para os Estados Unidos. No caso da *Clotilda*, a ligação de parte significativa das comunidades de Africatown dá “nome e endereço” a muitos dos traficados em 1860, como é o caso, por exemplo, de Matilda McCrear.

A partir dessa experiência, uma abordagem não eurocêntrica deve ser considerada para que os destroços da *Clotilda* possam fortalecer os laços dos afrodescendentes de Africatown, contando a história de resistência e superação desses africanos, a partir de uma perspectiva afrocentrada. Para Nascimento et al (2009, p. 30), o pensamento afrocêntrico

investiga e propõe novas maneiras de articular o estudo, a pesquisa e o conhecimento nesse campo. De acordo com Ferreira, para a

(...) afrocentricidade, estas experiências históricas gravadas em artefatos arqueológicos, cosmovisões e outras ferramentas, podem ser a essência para reformulações e criações que vão ao encontro de um alicerce preparado para editar marcos no tempo do negro da contemporaneidade (FERREIRA, 2019).

Essas materialidades devem ser tratadas como um instrumento contra o silenciamento praticado pela colonialidade e devem trazer mais informações do que somente detalhes técnicos das embarcações ou demais informações que reforcem as condições sub-humanas às que os africanos foram submetidos nas travessias. Não que essas informações sejam irrelevantes, muito pelo contrário, no entanto, esse viés acaba sendo muito mais evidenciado do que, por exemplo, a resistência e superação que esses africanos em diáspora vivenciaram e vivenciam até hoje. Mas, é preciso considerar a possibilidade de um olhar individualizado para esses escravizados. É importante que as abordagens a essas materialidades tragam os incômodos necessários, considerando sua simbologia enquanto engrenagem do capitalismo.

Por fim, pela possibilidade de uma narrativa não hegemônica desses africanos que atravessaram o Atlântico em diáspora, trago uma passagem da vida de Matilda, em 1931, quando ela se encontra com Cudjo Lewis, também traficada pelo Clotilda

McCrear confided, however, that visiting Lewis had been one of the great events of her life. With her mother, stepfather, and sister dead, he represented one of the last links to her past, and someone with whom she could share memories (DIOUF, 2020, grifo meu).

A sensação de Matilda ao visitar uma pessoa que, assim como ela, foi raptada de sua família ainda na infância, forçada a uma travessia transoceânica e obrigada a viver e trabalhar em um novo país, exibe, mais uma vez, sua resistência e, a reconfortante e importante possibilidade de compartilhar memórias.

Há várias formas de lidar com o passado e todas elas envolvem interesses, poder, exclusões e emoções (ARAÚJO e SANTOS, 2007). Que as memórias contidas nos destroços dessas embarcações utilizadas no tráfico de africanos possam submergir e possibilitar novos caminhos para as interpretações arqueológicas que, além das materialidades, considerem a imensa comunidade afrodescendente como protagonista dessas histórias, ainda que sejam histórias inconvenientes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGOSTINI, Camilla. Temporalidades e saberes inscritos em ruínas e memórias. **Vestígios. Revista latino-americana de Arqueologia Histórica**, vol. 13, pp. 28-50, 2019.

ALVES, Luciana Bozzo. **A Diáspora Africana no litoral Norte paulista: desafios e possibilidades de uma abordagem arqueológica**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo – MAE/USP. 2016.

ARAUJO, Maria Paula Nascimento; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. História, memória e esquecimento: implicações políticas. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, vol. 79, pp. 95-111, 2007.

ASANTE, Molefi Kete. **Afrocentricidade: a teoria da mudança social**. Afrocentricidade internacional. Rio de Janeiro, 2014.

ASANTE. Molefi Kete. Afrocentricidade: notas sobre uma posição disciplinar. Pp. 93-110, 2009. In: NASCIMENTO, Elisa Larkin (org), **Afrocentricidade: uma abordagem epistemológica inovadora**. São Paulo: Selo Negro, 2009. (Sankofa: matrizes africanas da cultura brasileira).

BOURNE, Jr. Joel K. **Encontrado último navio negreiro dos EUA, que naufragou mais de 50 anos após abolição do tráfico no país**. 2019. Disponível em: <<https://www.nationalgeographicbrasil.com/historia/2019/05/encontrado-ultimo-navio-negreiro-eua-naufragio-clotilda-escravo-escravidao-alabama-traffic-africa>>. Acesso em: 23 de junho de 2020.

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, nº 8, pp. 41-55, out. 1999.

BOCCIA, Ana Maria Mathias e MALERBI, Eneida Maria. O contrabando de escravos para São Paulo. **Revista de História** - Ano XXVIII. Vol. LVI. nº 112. Outubro-dezembro, 1977.

CARDOSO, Joana Amaral. **Navio negreiro português classificado como património nacional da África do Sul**. 2018. Disponível em <<https://www.publico.pt/2018/12/26/culturaipilon/noticia/navio-negreiro-portugues-classificado-patrimonio-nacional-africa-sul-1855900>>. Acesso em: 23 de junho de 2020.

CHRISTIAN, Mark. Conexões da diáspora africana: uma resposta aos críticos da afrocentricidade. Pp. 147-166. 2009. In: NASCIMENTO, Elisa Larkin (org.), **Afrocentricidade: uma abordagem epistemológica inovadora**. São Paulo: Selo Negro, 2009. (Sankofa: matrizes africanas da cultura brasileira).

DIOUF, Sylviane A. **The last slave ship survivor and her descendants identified**. History & Culture – National Geographic. 27 de março de 2020. Disponível em: <https://www.nationalgeographic.com/history/2020/03/last-slave-ship-survivor-descendants-identified/?cmpid=org=ngp::mc=crm-email::src=ngp::cmp=editorial::add=History_20200330&rid=BC5A2A8FA8FEAC5B0BE6BA2E6C401A98>. Acesso em: 29 de junho de 2020.

DIOUF, Sylviane A. **Dreams of Africa in Alabama**: the slave ship Clotilda and the story of the Last Africans Brought to America. 1st Edition, Kindle Edition. by 2007.

DIOUF, Sylviane A. Dos porões do Clotilda até Africatown. **Correio da UNESCO – Muitas vozes, um mundo**. 2019. Disponível em: <<https://pt.unesco.org/courier/2019-4/dos-poro-es-do-clotilda-ate-africatown#:~:text=Os%20destro%C3%A7os%20do%20Clotilda%2C%20e,mas%20transcenderam%20suas%20terr%C3%ADveis%20circunst%C3%A2ncias>>. Acesso em: 23 de junho de 2020.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen; RICHARDSON, David; FLORENTINO, Manolo. **Voyages: the transatlantic slave trade database**. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>>. Acesso em: 12 junho de 2020.

FERREIRA, Carlos Augusto França. Como a afrocentricidade pode contribuir para a memória do negro. **Por dentro da África**. 2019. Disponível em: <<http://www.pordentrodaafrica.com/educacao/como-a-afrocentricidade-pode-contribuir-para-a-memoria-do-negro>>. Acesso em: 2 de junho de 2020.

GOMES, Kathleen. **Arqueólogos descobrem destroços de navio negreiro português na África do Sul**. 2015. Disponível em: <<https://www.publico.pt/2015/06/02/culturaipilon/noticia/arqueologos-descobrem-destrocos-de-navio-negreiro-portugues-na-africa-do-sul-1697688>>. Acesso em: 14 de junho de 2020.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11ª edição. Rio de Janeiro: DP & A. 2006.

LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. **O tráfico negreiro e a diplomacia britânica**. Caxias do Sul: EDUCS. 1998.

MEL FISHER MARITIME HERITAGE SOCIETY. A Slave Ship Speaks - The Wreck of the Henrietta Marie. **A Prospectus for the Exhibition Tour** Organized by the The Mel Fisher Maritime Heritage Society Key West, Florida. 1994-2007. Disponível em: <<http://www.wvculture.org/museum/Marie/henrietta.pdf>> Acesso em: 2 de junho de 2020.

NOVAES, Luciana de Castro Nunes. **O Exu submerso**: uma Arqueologia da religião e da diáspora no Brasil. Curitiba: Editora Primas, 2018.

RAMBELLI, Gilson. A vida social entre o céu e o mar: navios negreiros enquanto artefatos da escravidão. Pp. 199-219. 2013. In: AGOSTINI, Camilla. **Objetos da Escravidão**: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado. 7 Letras, Rio de Janeiro. 2013.

RAMBELLI, Gilson. Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática. **Navigator** (Rio de Janeiro), vol. 2, pp. 59-72, 2006a.

RAMBELLI, Gilson. Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro. **Revista de História da Arte e Arqueologia**, vol. 6, pp. 97-106, 2006b.

ROCHE, Emma Langdon. **The last voyage of the Clotilda**, the true story of the last slave ship voyage (1914) Kindle Edition. 2018.

SADLER, Nigel. The Sinking of the Slave Ship Trouvadore: Linking the Past to the Present. Chapter 5. In: LESHIKAR-DENTON, Margaret E.; LUNA ERREGUERENA, Pilar (Ed.). **Underwater and maritime archaeology in Latin America and the Caribbean**. Nova York: Routledge. 2008.

SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Souza, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ, 2004.

SILVA, Bruno Sanches Ranzani; FRACCARO, Laura Candian. Divers in Black – Arqueologia de Navios Negreiros e Identidade. **Revista de História da Arte e Arqueologia**, vol. 11, pp. 127-141, 2009.

SVALESEN, Leif. The Slave Ship Fredensborg: History, Shipwreck, and Find. **History in Africa**. Vol. 22 (1995), pp. 455-458. Published by: Cambridge University Press.

WEBSTER, Janet. “Slave ships and maritime archaeology: an overview”, **International Journal of Historical Archaeology**, vol. 12, nº 6, pp. 6-19, 2008.