

Manolo Florentino, org.
Tráfico, cativo e liberdade.
Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX

Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
419 p. ISBN 85-20006-91-4

Carlos Eduardo Valencia Villa
Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil

La historiografía brasileña sobre la esclavitud lleva años produciendo libros de obligatoria consulta para todos los interesados en comprender ese fenómeno histórico. Sus investigaciones han abarcado desde el comercio negrero trasatlántico hasta las relaciones de parentesco entre los esclavos y libres de las ciudades. Muchos de los temas que en Colombia se consideran novedosos, en realidad llevan más de unas o dos décadas de discusión en las universidades brasileñas. Solo con mirar la bibliografía producida en los últimos diez años, se puede constatar que son más de 50 títulos los que han aparecido sobre el tema. Prueba del vigor del debate historiográfico es *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX* que editó Civilização Brasileira en Río de Janeiro en el 2005. El libro es una compilación de diez artículos a cargo de Manolo Florentino. Está dividido en tres partes: *Desembarques, Eitos y Liberdades*; orden que evidentemente quiere representar la secuencia que podía seguir un esclavo en América.

La primera parte, *Desembarques*, está compuesta por dos artículos: *O comércio de escravos novos no Rio setecentista*, y *Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros*. En el primero, Nireu Oliveira Cavalcanti hace un esfuerzo por construir la serie completa de llegada de africanos al puerto de Río Janeiro en el siglo XVIII. Calcula que fueron aproximadamente 675.000 los negros introducidos, y como la serie está completa, año por año, se pueden establecer los ciclos de importación. Gracias a la construcción de esa información, también se establece quiénes fueron los comerciantes negreros de la ciudad y tener un indicador de las etnias africanas que llegaron al puerto. El segundo artículo de esta primera parte, Jaime Rodrigues asume el problema de los navíos negreros en el siglo XVIII y XIX. Más que elementos novedosos para comprender el tráfico en el Atlántico, lo que tenemos aquí es una insistencia, importante por cierto, en que las imágenes producidas por los abolicionistas y liberales del siglo XIX sobre los navíos que transportaban africanos no corresponden a la realidad de tal comercio. Primero, porque las dimensiones de los barcos eran pequeñas debido a la poca profundidad generalizada de los puertos africanos. Segundo, que el verdadero dilema de los traficantes para elevar su rentabilidad es la relación inversamente proporcional entre velocidad y peso. A mayor peso más

tiempo tomaba toda la travesía y, por ende, menos rotación de capital había, lo que, acompañado de la poca profundidad de los puertos, llevó a que no se trasportaran grandes contingentes de población en cada viaje. Tercero, la imposibilidad metodológica de derivar volúmenes de carga a partir de la información del tipo de nave negrera, pues la fluctuación de la capacidad de acarreo para cada tipo de navío es muy alta. Como decimos, esos tres elementos los han remarcado múltiples investigadores del comercio Atlántico, pero aún quedan aquellos que no los recuerdan o no los aplican en sus trabajos.

La segunda parte, *Eitos*, contiene cuatro artículos. Mariza Soares escribe el primero: *Historias cruzadas: os mahi setecentistas no Brasil e no Daomé*, que es el artículo del libro que más directamente asume el estudio de las herencias africanas en la conformación de las redes sociales de los negros en América. Para ella, el grupo mahí logra reconstruir su identidad en Brasil a través de su base africana. Para probar esto, recurre a las tensiones entre distintos grupos étnicos en una hermandad, en un contexto en el que la trata es condición necesaria para la reproducción de la institución esclavista e incluso para la continuidad demográfica de los negros. El siguiente artículo, de Carlos Engemann, *Da comunidade escrava e suas possibilidades, séculos XVII-XIX*, es básicamente un análisis demográfico de la población esclava en las grandes haciendas, sobre todo para el siglo XIX. El resultado es bien interesante, pues lo que se insinúa es una estructura en la pirámide demográfica que tiende hacia el equilibrio sexual y de edad entre los esclavos en cada una de las haciendas, es decir, que hay una tendencia hacia la autonomía en la reproducción de la población esclava en esos espacios; lo que a su vez posibilita la construcción de comunidades que pueden forjar lazos de parentesco. No tendríamos la típica imagen de una población esclava dominada (en términos demográficos) exclusivamente por hombres en edad productiva.

Morfologias da infância escrava: Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX, de Manolo Florentino y José Roberto Góes, continúa por la senda de la historia demográfica. Aquí se insiste en la decisiva importancia del tráfico negrero para la continuidad de la población negra en Brasil. En un alto porcentaje, el tamaño de la familia es definido por ese comercio pues es él quien se encarga de incorporar personas y le da equilibrio a una población que por su desbalance sexual y de edad no puede crecer de forma autónoma. Dicho esto, sin embargo, el análisis muestra que el 90% de los negros en Río de Janeiro entre 1790 y 1830 tienen relaciones de parentesco dentro de la ciudad. El último artículo de la segunda parte insiste en un dato histórico que en Colombia aún sigue bastante inexplorado (a pesar de algunos esfuerzos que se han realizado), pero que en Río está completamente demostrado: un alto porcentaje de los dueños de esclavos son pequeños propietarios, y ese fenómeno lleva a una gran y relativa autonomía de parte de los esclavos en la ciudad, pues pueden escapar al control cotidiano de sus amos, al trabajar en actividades por cuenta propia. La forma en que Roberto Guedes Ferreira demuestra

la situación en *Autonomia escrava e (des)governo na cidade do Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX* es mediante el análisis de las ocupaciones de los esclavos en la ciudad entre 1801 y 1844.

La tercera parte, *Liberdades*, incluye cuatro artículos sobre la manumisión y el trabajo forzado de los negros libres. En el primero de ellos, Antonio Carlos Jucá Sampaio, *A produção da liberdade: padrões gerais das manumissões no Rio de Janeiro colonial, 1650-1750*, constata fenómenos de liberación similares a los de otras partes de América: las mujeres se manumiten en un porcentaje mayor que los hombres y el aumento del tráfico negrero permite que se eleven los volúmenes de horros. De esta segunda constatación deriva una interpretación general de la manumisión, al decir que ella es una “válvula de escape” para la sociedad esclavista. En el artículo de Manolo Florentino, *Sobre minas, crioulos e a liberdade costumeira no Rio de Janeiro, 1789-1871*, tenemos una descripción de los patrones generales de la manumisión en la ciudad durante el siglo XIX. Se trabaja con las series de esclavos que logran alcanzar la libertad y otra vez se comprueban hipótesis que algunos hemos defendido para el caso de Nueva Granada, pero que continúan siendo subversivas para la historiografía colombiana: la gran mayoría de esclavos lo que buscan es elevar su autonomía dentro de la misma esclavitud y es esa estrategia la que se asocia a la libertad. Ahora bien, hay una hipótesis aún más interesante y es que los únicos grupos de libertos que podían tener un crecimiento demográfico autónomo eran aquellos que pagaban por la manumisión; los que la conseguían de forma gratuita o por servicios eran aquellos que no podían mantener una tasa positiva de crecimiento vegetativo.

Otra vez Florentino, pero esta vez con Cacilda Machado, escribe *Migrantes portugueses, mestiçagem e alforrias no Rio de Janeiro imperial*, que se concentra en el estudio de los hombres emigrantes portugueses a Brasil en el XIX y en sus estrategias de matrimonio. Lo que encuentran es un cierto orden de preferencia de parte de esos hombres al momento de escoger parejas. Lo primero es intentar conseguir una mujer portuguesa; si no se logra, se busca entre las brasileras hijas de padres portugueses; si allí tampoco se encuentra, se pasa a las descendientes lejanas de portugueses, y si aun entre ellas no aparece una pareja, entonces se tendrán en cuenta a las negras y pardas libres. Así, el volumen mayor de emigrantes portugueses hombres respecto al de las mujeres continúa siendo en el siglo XIX uno de los factores que explican el mestizaje.

El último artículo, *Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres*, escrito por Beatriz Gallotti Mamigonian, investiga un ámbito en buena medida desconocido para la historiografía brasilera y para la colombiana: el trabajo forzado de los africanos libres en el siglo XIX. Se trata de aquellos africanos que venían para el continente en naves de contrabando en la época de la abolición y cuyos barcos fueron incautados por las autoridades. Por tal razón, ellos

eran formalmente libres, pero en la práctica no llegaron a serlo, pues eran entregados a personas e instituciones para que trabajaran para ellas mientras estaban en la *transición hacia la libertad*. Sin embargo, transición no existió ya, que no podían escoger el trabajo ni la persona que iba a ser las veces de amo. En realidad, fue un modo de resolver la carencia de mano de obra en el siglo XIX.

Como se puede ver, todos los artículos buscan comprender la dinámica de la esclavitud a partir de elementos empíricos donde sobresalen metodologías cuantitativas. Es a esa relación entre evidencia y metodología a la que se le pueden formular críticas. Los textos no se apoyan en teorías que puedan complementar las puras constataciones. Por ejemplo, el concepto de mercado es manejado con excesiva laxitud; la metodología para proyectar series está volcada sobre la intuición del investigador, olvidando hasta los planteamientos más sencillos de estadística; el concepto de costo de transacción no aparece en ninguno de los artículos, que lo precisan para comprender el comportamiento y la decisión de los agentes; y se comparan con extrema flexibilidad los casos brasileros con los de otras regiones de América Latina, sin recordar las grandes disparidades entre los dos mundos. Sin embargo, y en términos generales, *Tráfico, cativo e liberdade* es un libro de referencia sobre el panorama actual de la historiografía brasileña que trabaja en el tema de la esclavitud. El primer denominador general de los artículos es el esfuerzo por comprender al esclavo como un sujeto social y no como un activo de producción; el segundo, escapar al reduccionismo político de actores contemporáneos que pretenden crear imágenes simplificadas del pasado para alcanzar sus propias metas; y el tercero, avanzar en el conocimiento de nuestra historia, y no simplemente levantar las banderas por ese conocimiento sin aportar mayor cosa. Esperemos que los historiadores colombianos de la esclavitud acojan esas simples y fundamentales perspectivas.