

# Escapando da escravidão pelo mar na véspera da Guerra Civil Americana: uma história do trabalho

Escaping Slavery by Sea in Antebellum America: A Labor History

Marcus Rediker\*

Tradução: Antonio Luigi Negro\*\*

**Resumo:** Este artigo explora um tópico relativamente negligenciado nas histórias da escravidão e do abolicionismo nos Estados Unidos às vésperas da Guerra Civil. Como as pessoas escravizadas escapavam por mar e, mais especificamente, como o litoral era uma faixa de luta sobre a escravidão, entre aproximadamente 1820 e 1865. O artigo trata de quatro temas centrais: navios, comércio e cidades portuárias em meio à ascensão do capitalismo atlântico; vida e trabalho no litoral; esforços para controlar as docas a partir de cima; e as rotas e destinos traçados pelos fugitivos e seus aliados. Marinheiros, trabalhadores portuários, artesãos, carregadores, quitandeiras e fugitivos do mar cooperaram e conspiraram em uma “esfera pública” alternativa, usando conexões dentro da classe trabalhadora marítima para liberar uma força poderosa, embora pouco compreendida, do abolicionismo dos de baixo.

**Palavras-chave:** História a partir de baixo; abolicionismo; trabalho; escravidão; fugitivos; costa marítima.

**Abstract:** This article explores a relatively neglected topic in the histories of slavery and abolitionism in the antebellum United States: how enslaved people escaped by sea and more specifically how the waterfront was a zone of struggle over slavery from roughly 1820 to 1865. The article treats four main themes: ships, trade, and port cities within the rise of Atlantic capitalism; life and work on the waterfront; efforts to control the docks from above; and the routes and destinations devised by escapees and their allies. Sailors, dockworkers, artisans,

\* Doutor em História pela University of Pennsylvania. Distinguished Professor of Atlantic History na University of Pittsburgh. E-mail: red1@pitt.edu. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6756-022X>.

\*\* Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor Titular da Universidade Federal da Bahia (UFBA). E-mail: negro@ufba.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7253-355X>.

porters, market women, and seagoing fugitives cooperated and conspired in an alternative “public sphere,” using connections within the maritime working class to unleash a powerful though little understood force of abolitionism from below.

**Keywords:** History from below; abolitionism; labor; slavery; fugitives; waterfront.

**J**IM MATTHEWS apareceu na costa de Charleston, Carolina do Sul, em dezembro de 1837, à procura de um navio. Suas duas primeiras tentativas para escapar da escravidão haviam resultado em aprisionamentos e violentos açoites, deixando cicatrizes espessas e duradouras em suas costas. Ele agora estava no local dos estivadores à beira-mar, na esperança de arrumar serviço. Tendo crescido em Four Holes, uma região pantanosa a cerca de 48 quilômetros adentro, ele não sabia muito sobre como as coisas funcionavam na orla marítima. Um chefe das docas apareceu e perguntou “se eu queria trabalhar”, Jim se recordou. “Eu disse a ele que sim”. Ele se juntou a uma turma de trabalhadores a fim de arrumar fardos de algodão a bordo de um navio no porto. Ao meio-dia os estivadores foram almoçar numa cantina. Jim não tinha dinheiro; então, ele acompanhou o grupo, mas depois se afastou e voltou para o navio, onde se deparou com o comissário de bordo, no convés. O homem branco se mostrou amigável e lhe deu algo para comer.<sup>1</sup>

Jim, ao voltar ao navio para trabalhar no final da semana, “viu algo brilhando no chão” em meio aos fardos de algodão das docas. Ele não sabia o que era, mas mesmo assim abaixou-se, pegou, deu uma olhada e colocou o achado no bolso. Naquela noite, um guarda-costeiro subiu a bordo da embarcação na qual Jim e outros estavam trabalhando e gritou ao chefe: “Holloo, você pegou algum p---o fujão aqui?”. O chefe da turma dos estivadores protegeu a si mesmo e seus companheiros de trabalho: “Não, não há fugitivos neste grupo”. O guarda então pediu para ver os distintivos de cada um, um alvará que a cidade exigia de cada estivador trabalhador a fim de evitar exatamente o que Jim estava fazendo: trabalhando a bordo de um navio com o objetivo de escapar. Jim observava nervoso enquanto os estivadores, um após o outro, exibiam seus crachás para o guarda. Quando o oficial foi até ele, Jim enfiou a mão trêmula em seu bolso e tirou o objeto brilhante que havia encontrado no cais. O guarda olhou para ele, acenou com a cabeça e seguiu em frente. Se Jim não tivesse encontrado a insígnia perdida, ele teria sido levado diretamente para a “*Sugar House*”, um lugar semelhante a um calabouço para fugitivos, onde ele já havia passado três meses de verdadeira tortura. Os fugitivos precisavam de sorte.

Jim continuou se encontrando com o chefe que, um dia, “me perguntou o que eu daria a ele se me levasse para o território livre”, Boston, aí subentendido, para onde a

1 Este e os dois parágrafos seguintes são baseados em [James Matthews] “Recollections of Slavery by a Runaway Slave (1838),” originalmente publicado em *Advocate of Freedom* (Brunswick, Maine) em 2/8/1838, em seguida no *Emancipator*, 23/8/1838, e mais recentemente em ASHTON, Susanna (ed.). **I Belong to South Carolina: South Carolina Slave Narratives**. Columbia: University of South Carolina Press, 2010. p. 49-82. Ver, também, ASHTON, Susanna. Re-Collecting Jim. **Commonplace: The Journal of Early American Life**, n. 15, 2014.

embarcação estava indo. Jim estava sem dinheiro, mas, corajosamente, respondeu: “dois meses de salário”. A pergunta era um teste para ver se Jim pretendia mesmo ir-se embora, o quanto Jim desejava fugir. O comissário de bordo disse que poderia ajudá-lo, mas sem cobrar nada por isso. Disse também para ele voltar tarde da noite. Quando Jim voltou, o homem a bordo o levou até o porão do navio e lhe falou para rastejar por um espaço estreito entre fardos de algodão e permanecer lá. Na manhã seguinte, o barco içou velas. O chefe trouxe comida e bebida para Jim todas as noites e, após quatro longas semanas, o saudou por ter chegado a um “país livre”. Depois do desembarque de toda a tripulação, ele levou Jim a terra firme e apontou para a “pensão de marinheiros de cor”. No caminho, Jim conheceu um homem negro, provavelmente um marinheiro, que perguntou, escreveu Jim, “se eu era um marinheiro”. Jim estava cansado, fraco e trôpego, mas ainda tinha senso de humor. “Eu lhe disse que não era lá isso tudo, mas que tinha acabado de descer de um navio”. O homem o olhou de perto e notou que suas roupas desfiadas estavam cobertas por grumos e mechas de algodão. Ele percebeu logo que se tratava de um fugitivo e disse simplesmente: “compreendo tudo isso”. O homem levou Jim para a pensão e, no dia seguinte, o escoltou ao encontro de um abolicionista local, que lhe “deu algumas roupas quentes”. Jim acabou indo mais ainda para o norte, trabalhando como operário em Hallowell, Maine, onde um outro abolicionista anotou sua história de fuga e a publicou em agosto de 1838.

A história de Jim Matthews não é rara nos longos anais da resistência escrava nas Américas. Milhares de escravizados se emanciparam fugindo do cativeiro pelo mar. Ainda assim, esse tipo de drama histórico é raramente narrado por historiadores. Por quê? Parte da razão deve-se ao fato da metáfora “ferrovia subterrânea” nos colocar na direção errada, limitando a maioria das pesquisas históricas às rotas terrestres rumo ao norte percorridas pelas pessoas autoemancipadas; muito embora o caminho para a liberdade incluísse não apenas uma ferrovia subterrânea, mas também uma outra via, que poderíamos chamar de “autoestrada do mar”. Pendendo em favor da amplamente despercebida inclinação terra cêntrica se insinua a predisposição de pensar que a história acontece apenas em terra firme e que os oceanos e mares do mundo são vazios históricos. Uma terceira limitação decorre das duas anteriores: os historiadores têm negligenciado as fontes marítimas, embora processos históricos de grande escala, como a formação da classe, raça e cultura, tenham acontecido nos conveses dos veleiros de alto mar. Seguindo o trabalho pioneiro do N.A.T. Hall sobre o Caribe, David S. Cecelski sobre a Carolina do Norte, Cassandra L. Newby-Alexander sobre a Virgínia, e Timothy D. Walker e seus colegas participantes em uma ampla coletânea intitulada *Sailing to Freedom*, este artigo argumenta que portos, sistemas fluviais e o Atlântico foram lugares cruciais na luta contra a escravidão.<sup>2</sup>

2 HALL, N.A.T. Maritime Maroons: ‘Grand Marronage’ from the Danish West Indies. **William and Mary Quarterly**, v. 42, n. 4, p. 476-498, 1985. CECELSKI, David S. **The Waterman’s Song: Slavery and Freedom in Maritime North Carolina**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2001. NEWBY-ALEXANDER, Cassandra L.

A imagem dominante do fugitivo na cultura popular estadunidense deriva de uma gravura publicada em numerosos anúncios de jornais do século XIX: homem ou mulher, em vestes simples e geralmente descalços/as, caminhando na terra, carregando um bastão ou uma trouxa sobre seu ombro. Esta representação sugere que a evasão era um ato individual, o que, para todos os efeitos, passou a ser o juízo acadêmico dominante: a fuga era uma resposta individualista à escravidão, geralmente contrastada com a resistência coletiva bem menos comum da insurreição. Tanto a sugestão quanto a interpretação estão erradas. Não só a fuga era em geral empreendida de forma coletiva, mas o próprio processo de escapar era fundamentalmente social, exigindo colaboração e aliança até mesmo para alguém que tentava partir “por si só”. A cooperação social de improviso e as conexões, especialmente na beira do cais, eram fundamentais para fugir.

Este artigo é um resultado inicial de uma pesquisa em andamento, com enfoque nas docas e nos navios como locais de trabalho, cooperação, disciplina, policiamento e subversão; em suma, como uma zona de luta e de infraestrutura para fugas. Exemplificado na história de Jim Matthews, o nexos do labor entre fugitivo, estivador e marinheiro está no seu âmago. O projeto maior explora a história das lutas nas docas contra a escravidão no âmbito da história do capitalismo atlântico de 1820 a 1865, concentrando-se em nove portos: Baltimore, Maryland; Norfolk, Virgínia; Wilmington, Carolina do Norte; Charleston, Carolina do Sul; e Savannah, Geórgia, bem como os portos de chegada da Filadélfia, Nova Iorque, Boston e New Bedford, Massachusetts. Este artigo estabelece a base conceitual do projeto por meio do estudo de quatro tópicos: a economia política do capitalismo nas cidades portuárias; a experiência da vida e do trabalho na costa marítima; os esforços a partir de cima visando controlar navios, docas, marinheiros, trabalhadores portuários e fugitivos; e as principais rotas para a liberdade, a partir de baixo.<sup>3</sup>

## Cidades portuárias, comércio e capitalismo

AS CIDADES PORTUÁRIAS estadunidenses tiveram diferentes origens, cronologias e geografias e ainda assim, rapidamente, desenvolveram características comuns baseadas em sua relação com o acelerado sistema de expansão do capitalismo global. Todas eram elos entre seus respectivos lugarejos no interior e o crescente mercado mundial; todas eram essenciais para a produção e circulação (esta, no caso, mundial) de mercadorias. As

---

**Virginia Waterways and the Underground Railroad.** Charleston: History Press, 2017. WALKER, Timothy D. (ed.). **Sailing to Freedom: Maritime Dimensions of the Underground Railroad.** Amherst: University of Massachusetts Press, 2021.

- 3 Este artigo faz parte de um projeto maior intitulado “Freedom Ship: Escaping Slavery by Sea in Atlantic Antebellum America,” a sair por Viking-Penguin em 2023. Eu me detenho nos portos da costa atlântica e não nos portos dos Grandes Lagos, do golfo do México ou do rio Mississippi. Meu entendimento sobre o projeto deve muito ao excelente trabalho de OLSAVSKY, Jesse. **Fire and Sword will Affect More Good: Runaways, Vigilance Committees, and the Rise of Revolutionary Abolitionism, 1835-1860.** PhD dissertation, University of Pittsburgh, 2019.

idades portuárias eram centros dinâmicos de “articulação” onde os produtores diretos do interior (escravos, agricultores, artesãos) se ligavam aos trabalhadores do porto (doqueiros e estivadores), que por sua vez estavam ligados aos trabalhadores a bordo dos navios e, após a viagem, a outros trabalhadores das cidades portuárias e, finalmente, aos consumidores nas metrópoles e mercados mais amplos. Tal qual Janus, os portos sempre tiveram duas faces: uma voltada para dentro, o interior produtor, e outra para fora, o mercado mundial. Eles forneciam laços essenciais de mão de obra nas cadeias globais de mercadorias. O capitalismo global era um conjunto diferenciado de subsistemas articulados em novos e altamente rentáveis regimes de trabalho e acumulação.<sup>4</sup>

Gary B. Nash nos ensinou faz muito tempo que as cidades portuárias têm sido berço para a formação de classe social e locais dinâmicos para o desenvolvimento do capitalismo. Os dois fenômenos andaram de mãos dadas e cheias de sangue, enquanto os governantes da Europa e das Américas arregimentavam e disciplinavam os trabalhadores para produzir e transportar mercadorias para o mercado mundial. Embora os tipos e a combinação de operários do trabalho marítimo variassem no espaço e no tempo, os portos todos contavam com uma estrutura ocupacional na qual metade ou mais da população trabalhava no comércio ou na logística do comércio; por exemplo, no transporte de mercadorias de e para navios, na construção e reparo naval, na construção de infraestrutura, nas docas e estradas indispensáveis ao comércio. Todos os portos apresentavam um proletariado diversificado: uma combinação multiétnica de homens, mulheres e crianças, de várias nações, com e sem qualificação, assalariados e não assalariados. Os trabalhadores afro-americanos escravizados e livres eram centrais para todos os portos dos Estados Unidos, no norte e no sul. Os trabalhadores portuários nem sempre produziam mercadorias, mas produziam valor, movimentando mercadorias através do espaço e do tempo. Eles ocupavam uma posição estratégica na acumulação de capital em escala global.<sup>5</sup>

Libertar-se da escravidão por via marítima, entre 1820 e 1865, teve lugar no que tem sido descrito como a “era dourada” do comércio marítimo estadunidense, quando a “febre dos canais” expandiu o comércio fluvial à medida que a navegação costeira e oceânica crescia de maneiras novas e dinâmicas. A escravidão prosperou e se expandiu pelo sul do país, a manufatura floresceu no norte e os Estados Unidos adquiriram vastos e novos territórios para se tornarem um império continental. Essa foi a era da “segunda escravidão”, um regime material e temporal distinto no qual a produção escrava de mercadorias se entrelaçou com a industrialização para impulsionar o desenvolvimento

4 PRICE, Jacob. Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century. **Perspectives in American History**, v. 8, p. 121-186, 1974. KNIGHT, Franklin W.; LISS, Peggy K. (ed.). **Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850**. Knoxville: University of Tennessee Press, 1991. REDIKER, Marcus. Reflections on the Motley Crew as Port City Proletariat. **International Review of Social History**, v. 64, n. 27, p. 255-262, 2019.

5 NASH, Gary B. **The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution**. Cambridge: MA, 1979. CAMPLING, Liam; COLÁS, Alejandro. **Capitalism and the Sea: The Maritime Factor in the Making of the Modern World**. London: Verso, 2021.

capitalista global. A expansão da produção destinada aos mercados doméstico e internacional, tanto pela mão de obra livre como pela não livre, nessa era, gerou, por sua vez, uma “revolução nos transportes”. A inovação tecnológica impulsionou a expansão do transporte marítimo à medida que os barcos a vapor se multiplicavam nos rios e canais, e trens atravessavam o país. O término do canal Erie, em 1825, fez de Nova Iorque o maior portal marítimo do mundo.<sup>6</sup>

As cidades portuárias cresceram a um ritmo assombroso à medida que os trabalhadores construíam a infraestrutura marítima paralelamente a uma via navegável após outra. As autoridades portuárias expandiram as docas, melhoraram os portos e construíam armazéns. Comerciantes e capitães contrataram milhares de estivadores e marinheiros, negros e brancos, para transportar as mercadorias comercializadas e embarcadas. A divisão de trabalho à beira-mar se tornou mais complexa. Os estaleiros na Filadélfia, Nova Iorque, Boston e Norfolk se desenvolveram e produziram mais embarcações, cada vez maiores. Em 1820, os construtores navais estadunidenses produziram 557 navios com uma capacidade de carga de 51.394 toneladas. Em 1855, o número de navios aumentou quase quatro vezes (para 2.027) e a quantidade de tonelagem, cerca de 11 vezes mais (total de 583.450). O tamanho médio dos navios produzidos nos estaleiros cresceu de 93 toneladas em 1820 para 288 toneladas em 1850. A maior parte dos trabalhadores e navios era contratada para o comércio litorâneo, cujo volume durante a década de 1850 excedeu o total do transporte em canais e ferrovias combinados. O setor marítimo desempenhou um papel de liderança nessa fase dinâmica do desenvolvimento capitalista dos Estados Unidos.

Uma vez que cada cadeia de mercadorias era necessariamente uma cadeia de mão de obra humana, cada rota comercial era uma rota com potencial para fuga, ou seja, o sertão destinado às mercadorias era mais ou menos idêntico ao sertão deixado para trás quando se escapava da escravidão pelo mar. O comércio regional que fluía para Norfolk fez daquele porto, nas palavras do historiador Tommy Lee Bogger, “um imã para fugitivos a alguma distância, o piemonte da Virgínia para o nordeste da Carolina do Norte”. O mesmo aconteceu com Charleston, como mostrou Jim Matthews. E com Savannah, para onde Charles Ball viajou 128 quilômetros por via terrestre, em 1830, para daí escapar por mar. As cidades portuárias eram lugares de passagem para quem largava o cativo, centenas de quilômetros interior adentro. O trabalho cooperativo tinha, ao mesmo tempo, as dimensões do legítimo e da subversão.<sup>7</sup>

6 Este parágrafo e o próximo extraídos de ROLAND, Alex W.; BOLSTER, Jeffrey; KEYSSAR, Alexander. **The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000**. Hoboken: Wiley, 2008. p. 130, 145, 158, 171, 172, 174. Veja, também, TOMICH, Dale. *The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry*. **International Review of Social History**, v. 63, n. 3, p. 477-501, 2018.

7 BOGGER, Tommy L. **Free Blacks in Norfolk, Virginia, 1790-1860**. Charlottesville: University of Virginia Press, 1997. p. 21-22, 167. BALL, Charles. **Slavery in the United States: A Narrative of the Life and Adventures of Charles Ball**. New York: John S. Taylor, 1837.

## Vida e trabalho à beira-mar

AS CIDADES PORTUÁRIAS do início do século XIX eram lugares agitados, ruidosos e tumultuados – não eram para os fracos de coração. Os vários quarteirões na ribeira do cais zumbiam com a azáfama de marinheiros que conduziam os navios para ancorarem, que depois ficavam nas mãos de doqueiros, estivadores, carroceiros e carreteiros para descarregar e transportar suas valiosas cargas. Os artífices da marinha se movimentavam ao redor dos navios, fazendo reparos e preparando as embarcações para a etapa seguinte. Serras faziam barulho, martelos golpeavam, rodas de carrinho de madeira rangiam e grunhiam. No que se refere a serrar, carregar e martelar pranchas de madeira, os mestres navais davam ordens a seus jornaleiros, aprendizes e empregados. As quitadeiras anunciavam suas mercadorias, vendendo alimentos aos marinheiros que chegavam ao porto meio famintos, mas com salários recheando os bolsos, os quais depois eram levados para tabernas e mercearias. Os estivadores negros cantavam lentamente uns para os outros, para controlar o ritmo de trabalho, enquanto embarcavam e arrumavam os fardos de algodão:

Lift him up and carry him along  
Fire Maringo, fire away!  
Put him down where he belong  
Fire Maringo, fire away!  
Ease him down and let him lay,  
Fire Maringo, fire away!  
Screw him in and there he'll stay.  
Fire Maringo, fire away!  
Stow him in his hole below,  
Fire Maringo, fire away!  
Say he must and then he'll go.  
Fire Maringo, fire away!

O serviço era duro, físico e perigoso. Em uma época quando a maior parte dos portos tinha tecnologia limitada (guindastes, guinchos e plataformas), a força humana em estado bruto era essencial para a movimentação de mercadorias, fosse madeira maciça ou fardos de algodão de 200 quilos. Hérnias e lesões nas costas eram comuns entre as “mãos do atracadouro”, assim como a mutilação ou a morte por esmagamento de carga pesada. Patrick Snead, que se evadiu para o Canadá, tinha trabalhado nas docas de Savannah: “Tive de dar o maior duro, levantando os fardos pesados de mercadorias. O esforço me fazia usar uma cinta durante um certo tempo, antes de ir embora”.<sup>8</sup>

Quase todos os historiadores que estudaram as fugas notaram o fascínio exercido pelas cidades. Os fugitivos queriam o anonimato. Os escravizados que “se subtraíam”

8 DREW, Benjamin. **A North-Side View of Slavery**: The Refugee, or the Narratives of Fugitive Slaves in Canada, Related by Themselves, with an Account of the History and Condition of the Colored Population of Upper Canada. Boston, 1856. p. 100. A letra de “Fire Maringo” foi gravada pelo marinheiro Charles Nordhoff e citada por Michael D. Thompson no seu excelente livro: THOMPSON, Michael D. **Working on Dock of the Bay**: Labor and Enterprise in an Antebellum Southern Port. Columbia: University of South Carolina Press, 2015. p. 20.

escapando cometiam crime doloso contra a propriedade e podiam contar com punições sangrentas se fossem apanhados. Nas áreas rurais pouco povoadas e nas pequenas cidades, as suspeitas sobre estranhos surgiam sempre, e todos os brancos eram encorajados por recompensas financeiras a denunciar, prender e entregar os presumíveis evadidos. A orla portuária, pelo contrário, era o lugar mais multiétnico do mundo no século XIX, cheio de gente desconhecida da população local, entrando e saindo da cidade. Como Steve Higginson e Tony Wailey escreveram em *Edgy Cities*, a própria palavra “porto” deriva do latim *portus*, que significa porto e paraíso, um lugar de relativa liberdade em contraste com a escravidão rural. As cidades costeiras têm sido “lugares de pessoas que vêm e vão, trapaceiros, vagabundos e vigaristas e de qualquer pessoa que prefira a noite fria e coiteira dos fugitivos”. Estes também notavam a possibilidade de se misturarem em comunidades urbanas negras densamente povoadas, onde poderiam não apenas evitar a sua identificação, mas também receber assistência vital.<sup>9</sup>

Um segundo atrativo era a oferta de trabalho na zona portuária. Qualquer fugitivo com habilidade em carpintaria, trabalho em metal ou qualquer outra coisa com uma conexão marítima encontrava trabalho facilmente. Ainda mais importante – e mais aplicável à grande maioria dos fugitivos – era a disponibilidade de um grande número de empregos não qualificados. Encontrar emprego na orla era um grande passo para uma fuga bem-sucedida, como qualquer um podia ver simplesmente pela grande quantidade de mastros de navios nas proximidades das docas. Michael D. Thompson, o historiador da orla marítima de Charleston, escreve que o trabalho nas docas “era uma casa de meio de caminho ideal no caminho de uma fuga para a liberdade”.<sup>10</sup>

Quais os espaços de cooperação na cidade portuária que podiam permitir a fuga? O principal era onde as pessoas trabalhavam, a bordo de um navio ou em terra firme. Os vários processos de trabalho da orla marítima, construindo navios ou movendo cargas, requeriam a cooperação de muitas mãos livres e escravizadas. Os fugitivos achavam aqueles que podiam prestar ajuda nas docas e nas embarcações, como ficou demonstrado no caso de Jim Matthews, e em lugares para além dos atentos ouvidos das autoridades municipais. Os trabalhadores negros em Charleston tinham, por exemplo, uma autonomia considerável no desempenho de suas funções, conforme reclamaram os estivadores brancos em 1859: 40-60 estivadores escravizados podiam assumir a mesma grande embarcação, quer para carregar, quer para descarregar, sem, muitas vezes, “nenhuma Pessoa Branca entre eles”.<sup>11</sup>

Mercearias e biroskas de propriedade dos negros – onipresentes nas cidades portuárias – foram lugares de cooperação que vinha acompanhada de frequente e enérgica condenação de cima. Esses estabelecimentos ofereciam bebidas, permitiam

9 HIGGINSON, Steve; WAILEY, Tony. *Edgy Cities*. Liverpool, 2006.

10 THOMPSON, op. cit., p. 76.

11 Ibidem, p. 71.

jogos, tinha dança e canto para os trabalhadores do mar e, muitas vezes, serviam de base para trabalhadoras do sexo. Também eram entrepostos na economia secundária, onde os bens apropriados eram comprados e vendidos. Um jornal de Charleston denunciou as “mercearias imundas, onde os mais degradados e abjetos exemplares de nossa população negra e branca se reúnem para beber e jogar” e para se engajar em “linguagem obscena e orgias embriagadas”. Outro espaço notório em Charleston era o beco do Mitchell, que se estendia da rua East Bay até a ruela do Bedon, a dois quarteirões do cais. Dois metros e meio de largura numa ponta e apenas metro e meio na outra, era estreito demais para carretas ou carruagens e muito escuro para pedestres fidalgos. Era, ao contrário, um ponto de encontro noturno para “brancos em desgoverno e negros”, para os planos de “fuga de negros pegos na ladroagem do cais”, doqueiros atravessadores de “algodão solto” ou de carvão. Em navios e docas, e nas adegas, cochichos, notícias e informações subversivas circulavam soprando o que Julius Scott chamou de “o vento comum”; numa “esfera pública” alternativa de comunicação entre trabalhadores marítimos móveis.<sup>12</sup>

Com suas tripulações, em sua maioria de marinheiros afro-americanos e que trabalhavam sob pouca supervisão branca, as embarcações tradicionais, tais como barcaças, balsas, lanchas, barcos, pirogues, chatas, galés, jangadas, chalupa ou saveiros, eram espaços menores de liberdade. Os navios em serviço do tráfego porto-cidade, em suma, variavam desde a menor canoa até o maior navio a vapor. Qualquer um e todos podiam levar homens, mulheres e crianças para o norte, para a liberdade. Frederick Douglass chamou os navios do circuito marítimo de “anjos da liberdade de asa rápida”.<sup>13</sup>

Em todos os portos, as comunidades negras livres foram cruciais para os planos de fuga, tanto no ponto de origem quanto no de destino. Steven Hahn sugeriu que os afro-americanos urbanos livres nessa época constituíam uma espécie de comunidade “quilombola” – uma formação social e política “renegada” que organizava a sua própria autodefesa em um mundo hostil dominado por senhores de escravos. Enquanto inspiravam, atraíam e protegiam os refugiados, pessoas livres de cor em todos os portos se defendiam contra os caçadores de escravos, sequestradores e bandos brancos. Sua organização local de autodefesa – o que a fugitiva marítima Harriet Jacobs chamou de “improvisados comitês de vigilância” – seria uma base, depois de 1835, para a criação de amplos Comitês de Vigilância dos abolicionistas. Esses “quilombolas” urbanos viviam frequentemente perto da orla marítima e trabalhavam em indústrias marítimas. Seu trabalho e seu contexto os colocavam em uma posição estratégica para achar e auxiliar os que procuravam uma saída pelo mar.<sup>14</sup>

12 Ibidem, p. 88-89, 13. SCOTT, Julius. **The Common Wind: Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution**. New York: Verso, 2018.

13 CECELSKI, op. cit., p. 213-220. DOUGLASS, Frederick. **Narrative of the Life of Frederick Douglass, an American Slave, Written by Himself**. Boston, 1845. p. 76.

14 HAHN, Steven. *Slaves at Large: The Emancipation Process and the Terrain of African American Politics*. In: **The Political Worlds of Slavery and Freedom**. Cambridge: Harvard University Press, 2009. p. 1-53.

Não era pequeno o número de trabalhadores de cor livres, vivendo nos portos marítimos, que tinham sido quilombolas também. Quando Harriet Jacobs chegou à Filadélfia e em Nova Iorque proveniente do pequeno porto de Edenton, na Carolina do Norte, ela encontrou em ambos os lugares uma comunidade de pessoas conhecidas dela em sua cidade natal, a maioria delas provavelmente tendo escapado pela mesma rota que ela havia percorrido. Nas docas nova-iorquinas, Frederick Bailey esbarrou com um marinheiro de Maryland que conhecia como “Jake de Allender”, então recentemente foragido e que havia adotado o novo nome William Dixon. (Bailey logo seguiria seu exemplo e assumiria o nome Frederick Douglass). Em New Bedford, várias centenas dos mil negros livres da cidade eram de refugiados, a maioria dos quais chegou por mar.<sup>15</sup>

A comunidade negra livre de Norfolk, assim como outras semelhantes em todos os portos do sul, acolheu, alimentou e abrigou fugitivos até que um pretense passageiro clandestino pudesse arranjar um navio seguro, o que podia tomar tempo. Clarissa Davis foi escondida e alimentada em Norfolk por 75 dias até que um comissário de bordo a trouxesse a bordo de um navio com a Filadélfia por destino. Susan Brooks passou quatro meses escondida; Winny Patty e sua filha, cinco meses; Maria Joiner, oito meses. Uma organização secreta de mulheres, a Ordem Unida das Tendas, datada da década de 1840, levava mensagens de e para os seguidores que se preparavam para escapulir. Annetta M. Lane deu seu “precioso colar de coral” a um capitão de navio para aceitar uma família sem um tostão a bordo, dizendo “fique com isto e deixe-os ir livres”.<sup>16</sup>

Fell’s Point, em Baltimore, era um típico bairro à beira do porto; e outro ímã para fugitivos. Navios, brigues, escunas e chalupas, afora embarcações menores como barcos de pesca e ostras, ancoravam nas águas profundas do rio Patapsco, perto dos estaleiros navais locais, docas, tabernas, cafés e botequins. Fell’s Point abrigou todas as indústrias marítimas: artesãos produziam velas, cordas, blocos, acessórios e bombas. Carpinteiros, calafates e armadores trabalhavam nos estaleiros e nas embarcações que quase sempre precisavam de reparos antes da viagem seguinte. Negros e brancos, estivadores carregavam e descarregavam centenas de navios, transportando carga para e dos amplos armazéns. Os estivadores da cidade incluíam Tom Tubman, cunhado de Harriet, que a abrigou e a outros, em fuga. Carregadores, carreteiros e carroceiros transportavam mercadorias pela cidade. Milhares de marinheiros multiétnicos de todo o mundo vieram e foram com as marés do Atlântico; um deles era o outro cunhado de Harriet Tubman, Evans Tubman. Vários membros da comunidade negra livre de 15 mil pessoas foram ativos, no

---

JACOBS, Harriet. **Incidents in the Life of a Slave Girl, Written by Herself**. Boston, 1861. p. 287. NEWBY-ALEXANDER, op. cit., p. 39.

15 JACOBS, op. cit., p. 244, 251. DOUGLASS, Frederick. **Life and times of Frederick Douglass**. 1883, rev. 1892, p. 202-204. GROVER, Kathryn. **The Fugitive’s Gibraltar: Escaping Slaves and Abolitionism in New Bedford, Massachusetts**. Amherst: University of Massachusetts Press, 2001.

16 BOGGER, op. cit., p. 166-167. Pesquisas preliminares sugerem que as mulheres representavam cerca de 20% dos fugitivos, tanto por terra quanto por mar.

início da década de 1830, na Convenção Nacional de Pessoas Livres de Cor, que encorajou seus membros “a participarem do movimento antiescravista, protegendo os escravos fugitivos e organizando-se para ações políticas mais ostensivas”.<sup>17</sup>

Baltimore demonstrou seu potencial como um viveiro de resistência na vida de Frederick Douglass. Nascido na costa leste, ele cresceu em Baltimore e passou a ser talvez o maior abolicionista do século XIX. Aos 12 anos, Douglass ajudou dois marinheiros irlandeses a descarregarem pedras de uma barça. Eles manifestaram pesar por sua situação de escravizado e o encorajaram a procurar novos amigos e uma vida melhor no norte. Douglass resolveu a partir daquele momento que iria fugir, mas primeiro queria aprender a escrever. Isto ele aprendeu no estaleiro de Durgin e Bailey, onde viu os chefes do navio colocarem letras em madeira usando *oker* (um giz vermelho), a fim de indicar o destino da embarcação, a estibordo ou a bombordo, à frente ou à ré. Mais tarde ele se tornou um calafeteiro, numa época em que um dos primeiros sindicatos de Baltimore, a Associação de Calafeteiros Negros, estava sendo formado na orla marítima. Douglass se vestiu como um homem do mar para escapar da escravidão, usando um atestado de proteção que pertencia a um marinheiro negro chamado Stanley. Como ele mesmo explicou, seu conhecimento da zona portuária foi a chave para o êxito de sua fuga em 1838.<sup>18</sup>

Norfolk era menor que Baltimore, tanto no total da população quanto no tamanho de sua comunidade afrodescendente, mas era uma cidade talvez ainda mais agitada no que tocava a ser um entreposto para fugitivos. Tanto negros livres quanto escravizados trabalhavam como estivadores, marinheiros, carregadores e carpinteiros de navios; alguns trabalhavam no estaleiro naval da Marinha dos EUA e a bordo de estaleiros navais. Outros trabalhavam fora do dito porto, mas eram pescadores, marisqueiros ou barqueiros. As ambulantes vendiam suas mercadorias ao longo da orla. Entre a rua Water, perto das docas, indo para o norte até a rua Queen, morando em “prédios dilapidados, lofts, porões, galpões” ou em Cow Bay, em “um labirinto de becos”, negros livres proporcionavam “refúgio para fugitivos”. Logo além do limite da cidade, longe dos guardas da orla marítima, havia uma “casa desregrada, de má fama, à qual recorria a gente ociosa e dissoluta, tanto brancos como negros, com o propósito de jogar e beber”. Trabalhadores marítimos negros e brancos se encontravam, bebiam e trocavam pertences roubados em “uma casa dançante de negros”.<sup>19</sup>

Em meio à deterioração das condições de trabalho e após a aprovação da Lei do Escravo Fugitivo, em 1850, os trabalhadores negros livres na orla marítima de Norfolk intensificaram a luta pela liberdade. Em 1851, eles foram às ruas contra a tentativa de prisão de um marinheiro negro livre do *USS Susquehanna*. Entre 1850 e 1856, eles travaram uma guerra incendiária, queimando 48 estabelecimentos, muitos dos quais situados à beira-mar,

17 PHILLIPS, Christopher. **Freedom's Port**: The African American Community of Baltimore, 1790-1860. Urbana: University of Illinois Press, 1997. p. 14, 15, 17, 18, 27, 110, 111, 132, 174, 195, 229, 231.

18 BLIGHT, David. **Frederick Douglass**: Prophet of Freedom. New York: Simon and Schuster, 2019.

19 BOGGER, op. cit., p. 121-123, 134-135.

como a loja de barcos Thomas Johnson, uma barcaça parada em Town Point e armazéns no cais do Newton e no cais da Índia. Enquanto isso, aumentaram os preparativos de fuga pelo mar, incluindo escapadas em massa de 15 e 21 indivíduos na escuna do capitão James Fountain, que atuava com o Comitê de Vigilância da Filadélfia.<sup>20</sup>

Dado que era negra a maioria da população da cidade e quase a metade ser escravizada, Charleston consistiu em variante específica da cidade portuária. Situada na confluência dos rios Ashley, Cooper e Wando, tinha 42 mil habitantes em 1850, 20 mil brancos, 19,5 mil escravizados e 3,5 mil pessoas livres de cor. Embora Charleston estivesse em relativo declínio econômico e demográfico em comparação com os portos da região mais dinâmica de algodão do baixo sul, se manteve como um local importante para o comércio. Mais de 1,7 mil navios navegaram para seu porto somente no ano de 1842, muitos deles como parte do serviço regular de encomendas de e para Nova Iorque, estabelecido no início da década de 1820. Por volta da mesma época, o algodão e o arroz eram embarcados em crescentes quantidades para Nova Iorque, antes de serem transportados para a Europa. Cada navio que partia abria uma chance de fugir.

## Disciplina e controle

CONTRA ESSES espaços autônomos e atividades de cooperação e liberdade, a classe dominante no sul exerceu todo o seu poder de violência. Seus bens e, cada vez mais, seu modo de vida estavam em jogo na batalha das fugas pelo mar. Criou-se, pois, um complexo sistema de vigilância, disciplina e policiamento destinado a impedir as fugas e a preservar a ordem social baseada na escravidão. Parte de seu desafio era a relativa autonomia dos trabalhadores das cidades portuárias, incluindo aqueles que eram formalmente escravizados. Muitos desses trabalhadores faziam acordos sobre seus serviços anualmente e assim evitavam a estreita supervisão de seus proprietários. Os fazendeiros fora de Charleston se preocupavam em enviar seus cativos para qualquer lugar no porto perto dos “negros livres e brancos desclassificados das classes baixas”, dos quais pegavam “ideias de insubordinação e de emancipação”.<sup>21</sup>

Por volta de 1830, todos os estados do sul haviam aprovado leis contrárias às fugas, muitas delas visando as rotas pelo mar. A maioria dessas leis remontava ao período colonial, do tempo da Virgínia seiscentista. A Constituição dos Estados Unidos tinha uma infame “cláusula do escravo fugitivo,” pela qual qualquer pessoa “obrigada a servir ou trabalhar em

20 Ibidem, p. 156, 165, 199-202. STILL, William. **The Underground Railroad**: A Record of Facts, Authentic Narrative, Letters & Co., Narrating the Hardships, Hair-breadth Escapes and Death Struggles of the Slaves in their Efforts of Freedom. Philadelphia: Porter & Coates, 1872. p. 172-175. Durante muito tempo, Fountain foi confundido com “Albert” ou “Alfred”.

21 John Jonah Murrell to the South Carolina House of Representatives, 1829, In: SCHWEININGER, Loren (ed.). **The Southern Debate over Slavery**, v. 1: Petitions to Southern Legislatures, 1778-1864. Urbana: University of Illinois Press, 2001. p. 106.

um estado” devia, ao ser preso após ter fugido, ser “entregue” à “parte a quem tal serviço ou trabalho fosse devido”. Esta foi uma forma educada de dizer que os fugitivos precisavam ser devolvidos aos seus escravizadores. O governo federal aprovou duas novas leis em 1793, estabelecendo punições especiais para quem auxiliasse os fugitivos. A criminalização da solidariedade ou da ajuda mútua sempre foi uma prioridade, muitas vezes obtida delineando linhas raciais. A Lei do Escravo Fugitivo, aprovada em 1850, atestou a prevalência e o vigor das sucessivas escapadas, no fogo baixo da resistência, aquecendo o impulso para a Guerra Civil. Vários estados tinham leis especificamente destinadas ao impedimento da fuga pelo mar, garantidoras de severas penalidades para os capitães de navios tolerantes com fugitivos a bordo de suas embarcações.<sup>22</sup>

As leis de repressão às fugas criaram a base da supremacia branca ao habilitar todos os cidadãos brancos a parar, questionar e, no limite, aprisionar qualquer indivíduo afrodescendente suspeito, recompensando suas iniciativas por meio de fundos públicos e privados. Frederick Douglass percebeu essa realidade quando ele e outros quatro planejavam evadir-se, de canoa, da costa oriental de Maryland em 1836. Escapar pelo mar oferecia melhores garantias do que uma rota terrestre, na qual qualquer pessoa de rosto branco, explicou Douglass, “poderia nos deter e nos submeter a investigações”. Na água, eles encontrariam menos pessoas brancas, já que fingiriam ser pescadores. A busca de fugitivos não apenas instituía a população branca, mas também criava o sistema de passe, a temida “patrulha de escravos”, outra pedra fundamental do poder, e a polícia interestadual, “caçadores de escravos” e “caçadores de recompensas”.<sup>23</sup>

As autoridades portuárias fiscalizavam a orla recorrendo à legislação federal, estadual e local. Os homens de poder em Charleston, por exemplo, mantinham uma forte presença da polícia ao longo das docas apelando à força pública local, a uma guarda municipal paramilitar e a uma vigilância noturna, cujos membros iam de navio em navio, como descobriu Jim Matthews, em busca de fujões. Todos os mestres da estiva eram obrigados a comprar um crachá para trabalhar nas docas ou a bordo dos navios no porto. As autoridades portuárias, assim como certos mestres, também eram conhecidas por enviar escravizados a bordo de navios, só para saber se um capitão ou tripulante se disporia a aceitar um passageiro clandestino.

Os marinheiros do norte, ao pararem nos portos do sul, representavam um problema especial para os senhores de escravos. Esses trabalhadores, tão essenciais para seus lucros, não estavam sujeitos aos mesmos dispositivos de controles que os habitantes locais. Seu “patrão” era o capitão, em geral proveniente de um estado do norte. O problema piorava por causa dos marinheiros de ascendência africana, que

22 DELBANCO, Andrew. **The War before the War: Fugitive Slaves and the Struggle for America’s Soul** from the American Revolution to the Civil War. New York: Penguin Press, 2018.

23 DOUGLASS, op. cit., p. 86. CAMPBELL, Stanley W. **The Slave Catchers: Enforcement of the Fugitive Slave Law, 1850-1860**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1968. HADDEN, Sally E. **Slave Patrols: Law and Violence in Virginia and the Carolinas**. Cambridge: Harvard University Press, 2001.

respondiam por até 20% das tripulações atlânticas no início do século XIX, alguns deles fugitivos do mar.

Os senhores da Carolina do Sul lideraram a criminalização da solidariedade marítima ao aprovar a primeira Lei do Marinheiro Negro, em 1822, depois que uma grande conspiração liderada pelo ex-marinheiro Denmark Vesey sacudiu Charleston. A lei exigia que os marinheiros negros fossem retirados das embarcações atracadas e mantidos em quarentena até o dia de sua partida. Novas leis foram aprovadas por outros estados após o revolucionário panfleto *Recurso de David Walker*, de 1829, contrabandeado para os portos do sul por marinheiros negros e brancos. Todos os estados do sul limítrofes com o oceano Atlântico ou golfo do México seguiram o exemplo da Carolina do Sul e aprovaram sua própria “Lei dos Marinheiros Negros”: Geórgia (1829); Carolina do Norte (1830); Flórida (1832); Alabama (1837); Mississippi (1842); Louisiana (1842); e Texas (1856). Sob os auspícios das leis dos marinheiros negros, as autoridades do sul prenderam cerca de 20 mil deles.<sup>24</sup>

A criatividade do policiamento da orla marítima e a resistência a ela foi revelada em um encontro em Wilmington, Carolina do Norte, em 1857. Os fugitivos Abraham Galloway e Richard Eden acharam um capitão que “entendia muito bem do negócio” e estava disposto a ajeitá-los em meio a uma carga de “alcatrão, resina e aguardente de terebintina”, mercadorias da economia do sertão do porto. Os fugitivos haviam se tornado um problema tal que os proprietários de escravos de Wilmington haviam promulgado uma lei exigindo que todos os navios com rumo ao norte fossem fumigados, ou esfumaçados, para tirar os passageiros ilícitos de seus esconderijos, tossindo, engasgando e arquejando por ar. Galloway e Eden responderam com o que o abolicionista William Still chamou mais tarde de “gênio inventivo”, arranjando grandes “mantos de seda embebida em óleo” para deslizar sobre suas cabeças e apertar na cintura. Também levavam consigo toalhas molhadas para segurar sobre as narinas. Embarcaram “determinados a lutar com a morte pela liberdade”, e tiveram sorte. Por alguma razão desconhecida, as autoridades portuárias não fumigaram seu barco: “a lei não foi levada a efeito neste caso”. Mas tiveram um problema diferente: sua exposição prolongada à aguarrás causou sério derrame de sangue na pele, enfraquecendo ambos. Mesmo assim, seus camaradas do Comitê de Vigilância da Filadélfia imploraram a Galloway e Eden por um de seus mantos de seda como lembrança. Eles daí conseguiram um artista para tirar a fotografia de um deles; cujas lembranças têm sido muito valorizadas”.<sup>25</sup>

Os estados da Virgínia e Carolina do Sul criaram outro tipo de policiamento – uma rede de inspetores – entre 1839 e 1841, depois de três marinheiros negros terem levado um fugitivo da Virgínia para a liberdade em Nova Iorque. O vice-governador da Virgínia Henry L. Hopkins exigiu que o governador de Nova Iorque William Henry Seward devolvesse

24 THOMPSON, op. cit., p. 64-71, 80. SCHOEPFNER, Michael A. **Moral Contagion: Black Atlantic Sailors, Citizenship, and Diplomacy in Antebellum America**. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

25 STILL, op. cit., p. 155-158.

os marujos para julgamento, mas este último se recusou, depois retaliando, em 1840, ao contribuir para aprovar legislação que determinava julgamentos por júri e representação legal para fugitivos recapturados. A controvérsia foi coberta pelos jornais de Massachusetts e Louisiana.<sup>26</sup>

A Carolina do Sul saiu em defesa dos senhores de escravos da Virgínia em 1841, quando aprovou lei preventiva contra as fugas em cargueiros em linha de Charleston para Nova Iorque. A lei designava inspetores com poderes para multar e prender capitães e apreender navios, oferecendo recompensas a quem quer que desse informações sobre navio que deixasse o porto sem certificação. Repetidas e bem-sucedidas fugas forçaram as mãos da classe dominante na Carolina do Sul a promulgar nova legislação regulatória. Seus esforços falharam, pois os fugitivos continuaram a escapar de Charleston por mar.<sup>27</sup>

Os legisladores da Virgínia se depararam com um novo desafio vindo de baixo, na década de 1850, depois que dezenas de fugitivos se esconderam em barcos a vapor que então navegavam regularmente pelos mares de Richmond e Norfolk até a Filadélfia. A Lei Adicional de Proteção à Propriedade de Escravos dos Cidadãos desta Commonwealth (1856) expandiu a rede de inspetores que vistoriava os navios prontos para partirem, responsável também por certificar a todos os que passassem pela conferência. A lei também permitiu que os municípios localizados na baía de Chesapeake fixassem uma “taxa do escravo fugitivo”, a ser recolhida em apoio à “patrulha policial” de recaptura de quem fugiu. O ato criou um “inspetor-chefe” em Norfolk que presidiria uma equipe de funcionários, policiais e espões e, em segundo lugar, exerceria controle sobre todos os pilotos, embarcações e tripulantes, até porque muitos pilotos eram afrodescendentes e presumivelmente simpatizantes dos fugitivos.<sup>28</sup>

A lei da Virgínia chamou a atenção dos abolicionistas, especialmente dos Comitês de Vigilância da Filadélfia e de Boston. Em resposta à lei, um marinheiro militante da Nova Inglaterra chamado Austin Barse construiu uma pequena e rápida embarcação chamada *Wild Pigeon*, para fazer ataques piratas sobre as embarcações da Virgínia e resgatar os fugitivos que haviam sido recapturados, transportando-os para a liberdade em Boston. Barse acabou desistindo dessa ação direta – do tipo John Brown – porque os “capitães de cabotagem de Boston não se juntariam a mim no empreendimento”, esclareceu ele. Ele vendeu o *Wild Pigeon* e devolveu o dinheiro que havia sido adiantado pelo Comitê de Vigilância de Boston. Mas, como o próprio oceano, a luta pela liberdade no mar se agitava.<sup>29</sup>

26 VALONE, Stephen J. William Henry Seward, the Virginia Controversy, and the Anti-Slavery Movement, 1839-1841. **Afro-Americans in New York Life & History**, v. 31, n. 1, p. 65-80, 2007.

27 **Resolutions of the legislature of South Carolina**, touching the controversy between New York and Virginia, and a late law of that state on the same subject by South Carolina General Assembly. Annapolis, MD, 1842. THOMPSON, op. cit., p. 83.

28 A Bill Providing Additional Protection for the Slave A Property of Citizens of this Commonwealth, 1856, reprinted in STILL, op. cit., p. 292-296.

29 BEARSE, Austin. **Reminiscences of Fugitive Slave Law Days in Boston**. Boston: Warren Richardson, 1880. p. 34.

## Rotas e destinos

QUALQUER PESSOA escravizada que subisse a bordo de um transporte flutuante com rumo ao mundo lá fora desaparecia imediata e completamente das vistas e das garras do senhorio e das autoridades locais, cujos mecanismos de controle social sustentavam o poder escravista em todo o sul. Quem quer que conseguisse encontrar um “navio seguro” (o equivalente ao “abrigo seguro” das rotas por terra) poderia literalmente sair das quatro paredes do cativo para o espaço livre de uma embarcação e, dias ou semanas depois, andar no solo sagrado onde a escravidão não mais existia. Fugitivos por via marítima escaparam da escravidão e de seus violentos apoios: cães, correntes, chicotes e patrulhas, todos os quais assombravam, num terrível passo a passo, quem se dirigia para o norte por terra. Embora os perigos da recaptura permanecessem reais demais nos portos do norte, a fuga por mar era de longe a rota mais segura até a liberdade.

Havia três maneiras principais de navegar rumo à liberdade. A primeira baseava-se em considerações práticas de necessidade, oportunidade e habilidade. Chegando nas cidades portuárias do sul, os marinheiros saltavam de navio rotineiramente, deixando seus capitães sem mão de obra. Os marinheiros frequentemente fugiam de seus navios, tal qual escravizados em busca de liberdade corriam ao seu encontro. A deserção crônica, juntamente com a saúde precária dos marinheiros criavam frequentemente uma contínua demanda de pessoal da parte dos capitães de navio, que por isso, às vezes, pouco se preocupavam com a origem de seus novos operários. Os capitães que faziam viagens recorrentes a um determinado porto do sul podiam temer a prisão ou perder o negócio, mas o registro histórico revela que muitos capitães do norte levavam fugitivos a bordo, de qualquer modo.

Um número significativo de escravizados possuía habilidades que podiam ser barganhadas em troca de liberdade. Havia quem tivesse se “acostumado com o mar”. Outros podiam se oferecer para trabalhar como carpinteiro ou tanoeiro a bordo do navio. Cientes de tais habilidades e de seu valor, os senhores de escravos nunca deixaram de assinalar em seus anúncios nos jornais a capacidade de um fugitivo de fazer trabalho marítimo. Joe Cowan, um jovem “com cerca de 24 anos”, fugiu da escravidão em Wilmington, na Carolina do Norte, em dezembro de 1843. De acordo com seu escravizador, a chave para sua fuga estava em sua história de trabalho: Joe “já estava habituado a trabalhar a bordo de embarcações, e nas docas”. Sem dúvida, ele procuraria “alguma cidade portuária, onde faria um esforço para subir a bordo de alguma embarcação”. Dezenas de anúncios em jornais do sul repetiram histórias de fuga mais ou menos idênticas às de Joe. Afro-americanos que haviam trabalhado na orla marítima e “conheciam as cordas” de um navio, muitas vezes se comprometeram e literalmente abriram seu caminho rumo à liberdade em um porto do norte.<sup>30</sup>

30 **Wilmington Chronicle**, April 3, 1844.

Nem todos os capitães que levavam fugitivos a bordo como trabalhadores eram abolicionistas, mas alguns comandantes de navios estavam profundamente comprometidos com a questão antiescravidão, dispondo-se a infringir a lei e a arriscar-se a graves consequências. Vários foram para a prisão por seus esforços. O capitão Jonathan Walker tornou-se um herói para os abolicionistas e um vilão para os proprietários de escravos em 1844, quando ajudou sete pessoas a escaparem da escravidão por mar em Pensacola, Flórida. Ele adoeceu na viagem da liberdade, foi capturado e retornou a Pensacola, onde foi julgado em uma corte federal, sendo condenado, preso, e teve sua mão direita publicamente marcada com a inscrição “SS” de “*slave stealer*”, isto é, “ladrão de escravos”. Os escravizados e outros abolicionistas inverteram o significado de sua punição, alegando que SS na verdade queria dizer “*slave savior*”, isto é, “salvador de escravos”. O capitão James Fountain levou dezenas de pessoas da escravidão na Virgínia para vários portos do leste, muitas delas em um serviço regular de encomendas para a Filadélfia ou Nova Iorque. No entanto, no caso de Fountain, e em vários outros, o compromisso com o abolicionismo não apagou o propósito do lucro. Alguns capitães de navio, especialmente na década de 1850, cobraram de fugitivos pela passagem para uma cidade do norte, enquanto alguns não o fizeram. Capitães como Walker e Fountain desempenharam um papel significativo nas redes de fuga pelo mar. Isto era abolicionismo marítimo a partir de cima.<sup>31</sup>

O meio mais comum de subir a bordo de um navio surgia “a partir de baixo” quando o fugitivo ou a fugitiva encontrava um membro da tripulação disposto a contrabandear-lo na embarcação, como Jim Matthews e um comissário de bordo haviam feito em Charleston em 1837. As leis dos marinheiros negros em todo o sul, reconhecendo essa cooperação, procuravam erradicá-la. John Andrew Jackson estava trabalhando nas docas de Charleston quando decidiu perguntar ao cozinheiro negro de um navio com destino a Boston se ele o ajudaria a se esconder. Recém-saído da prisão por causa da lei dos marinheiros negros, o cozinheiro concordou, mas depois ficou receoso e disse não. Ele finalmente encontrou um meio-termo, prometendo não entregar Jackson se ele se esgueirasse a bordo, o que foi feito. Durante a viagem, Jackson se deu conta de que não tinha trazido água suficiente e acabou sendo forçado pela sede a abandonar o esconderijo embaixo do convés. O capitão ficou furioso e ameaçou colocá-lo a bordo do próximo navio que passasse rumo a Charleston. Felizmente para Jackson, nenhum desses navios passou por eles. Quando chegaram ao porto, o capitão já tinha amolecido. Ele escondeu Jackson do piloto que veio a bordo e o deixou ir a terra firme, em liberdade. O “cozinheiro negro” foi uma figura crucial nas fugas a partir de baixo.<sup>32</sup>

31 CLAVIN, Matthew J. **Aiming for Pensacola: Fugitive Slaves on the Atlantic and Southern Frontiers**. Cambridge: Harvard University Press, 2015. ch. 5. De acordo com os censos de 1850 e 1860, a penitenciária da Virgínia tinha 27 detentos (18 brancos, 9 negros ou mulatos), por terem ajudado fugas de pessoas escravizadas para a liberdade. Ver NEWBY-ALEXANDER. **Virginia Waterways**, p. 65-66, 118-119 e Third Ward, Richmond City, Henrico, Virginia, United States Census, 1850 and 1860.

32 JACKSON, John Andrew. **The Experience of a Slave in South Carolina**. London: Passmore and Alabaster,

Um terceiro modo muito comum de escapar era se valer de uma pequena embarcação, qualquer que fosse – barco, jangada, gôndola ou canoa –, e remar para a liberdade. Este artifício era bastante comum na baía de Chesapeake. Na primavera de 1860, quatro homens e duas mulheres espiavam a costa de Nova Jersey da baía de Delaware e decidiram atravessar as águas até a liberdade. Ninguém tinha muita experiência marítima, mas isso não os dissuadiu: ir pela água, eles entenderam, era sua melhor aposta. Eles juntaram seus modestos trocados e compraram um bote, um barco leve, estreito, de casco chato, impulsionado por remos ou varas, comumente usado em rios ou próximo à costa. Eles partiram uma noite às 22h00, planejando remar vinte milhas até o cabo de May, em Nova Jersey. Não haviam ido longe quando foram atacados por cinco homens brancos em um barco, um dos quais tomou a corrente do bote, alegando ser dele. Os fugitivos juraram que lutariam até a morte para proteger sua liberdade, deflagrando furiosa batalha. Um homem branco quebrou um remo sobre a cabeça de um fugitivo. Um companheiro fugitivo devolveu com a mesma moeda e fez um dos brancos beijar o fundo de seu barco. Chocados por terem sido rebatidos, os brancos recuaram em pânico, disparando vários tiros contra o bote, ferindo quatro homens, mas nenhum a sério. Com o ânimo de sua vitória, “remaram com uma vontade maior do que nunca” e se refugiaram em uma pequena ilha desabitada perto da costa de Jersey. Contudo, logo se desorientaram, não sabiam para onde ir e passaram a noite “na escuridão”. Na manhã seguinte, caminharam uma milha ao longo da costa e toparam com um amistoso capitão de um barco de ostras, com quem pegaram informações sobre o caminho até a Filadélfia. Se ofereceu, inclusive, para escoltá-los até lá “se lhe pagassem por seus serviços”. Eles lhe deram o resto de seu dinheiro e navegaram em segurança com ele até a Cidade do Amor Fraternal.<sup>33</sup>

Durante décadas, a fuga da escravidão por via marítima foi uma atividade mais ou menos autônoma vinda de baixo, sobretudo no porto de origem. Aturando os perigos mais extremos, os escravizados tinham de procurar os meios de fugir por conta própria. A fuga em grande escala pelo mar, mais ainda, já estava em andamento bem antes dos abolicionistas começarem a organizar o que veio a ser chamado de “Ferrovia Subterrânea” no final da década de 1830. Um escritor que adotou o nome “Civis” publicou carta no *Norfolk Herald*, em 1827, se queixando dos muitos marinheiros negros que colaboravam com os fugitivos, quando partiam de Norfolk para a Filadélfia por via marítima. “Não se pode duvidar”, escreveu Civis sobre esses marinheiros de cor, “eles dão os meios de apoio e disfarce aos seus conhecidos ao lhes dirigirem apelo”. O escritor recomendou que os comerciantes de Norfolk boicotassem as embarcações do norte que empregavam marinheiros negros, mas é claro que as exigências do comércio mergulharam essa ideia no mar da impossibilidade.<sup>34</sup>

1862. p. 25-28.

33 STILL, op. cit., p. 555-557.

34 *Norfolk Herald*, 29/9/1827, citado em Bogger, 167. Cassandra Newby-Alexander mostra que Norfolk tinha

Se a maioria dos fugitivos partiu de Maryland e Virgínia por causa de sua proximidade com os “estados livres”, eles chegaram por mar, principalmente na Filadélfia e Nova Iorque, devido à estrutura do comércio, em particular após a programação do embarque agendado, alguns deles feitos por barcos a vapor, terem sido estabelecidos a partir de portos sulistas com destino a essas duas cidades em rápido crescimento. O estado de Nova Iorque enfim aboliu a escravidão em 4 de julho de 1827, o que aumentou seus atrativos sobre os fugitivos. Tanto Nova Iorque quanto Filadélfia também tinham grandes comunidades negras livres, ancoradas ao longo da orla marítima, que recebiam, alimentavam, abrigavam e protegiam os refugiados. Mas ambas também tinham uma legião de caçadores de escravos e sequestradores que liam os anúncios de fuga, vasculhavam a orla e pegavam tanto fugitivos quanto pessoas de cor livres. Sob pretexto de serem todos fugitivos, os devolviam à escravidão do sul. Comerciantes, empresários, funcionários do governo e policiais de Nova Iorque, ou auxiliavam, ou fechavam os olhos, pelo fato da prosperidade da cidade dever tanto ao comércio com o sul escravista. Afrodescendentes e outros abolicionistas chamaram essa aliança profana de “Clube do Sequestro de Nova Iorque” e lutaram contra ela. Em novembro de 1835, formaram um novo tipo de organização abolicionista, mais militante, chamado “Comitê de Vigilância para a Proteção do Povo de Cor”. Esse foi um avanço decisivo na história das fugas marítimas e, como Jesse Olsavsky demonstrou, na história do próprio movimento antiescravista. A guerra irrompeu nas docas de Nova Iorque, no extremo norte do circuito de fuga; e a inovação organizativa a partir de baixo foi um de seus efeitos.<sup>35</sup>

O novo comitê teve uma origem marítima personificada por seu principal fundador e principal ativista David Ruggles. Nascido em uma família negra livre, na costa de Connecticut, Ruggles foi para o mar quando jovem. De acordo com seu biógrafo Graham Hodges, “A navegação marítima expôs Ruggles ao abolicionismo negro militante”; com os marinheiros ele aprendeu “o esquema da coisa, e ficou sabendo dos perigos e êxitos dos fugitivos no oceano”. Ele deixou o mar, mas manteve suas conexões com os trabalhadores da orla, recebeu dicas de marinheiros e estivadores e pulou de navio em navio já ancorados, a fim de encontrar escravizados em busca de emancipação e clandestinos que ele poderia ajudar na conquista da liberdade. Corajosamente, publicou os nomes de “raptos” assim como de “traidores” locais que trabalharam para os primeiros e ajudou a prender capitães dos navios. Também lutou contra sequestradores que tentaram capturá-lo e vendê-lo para a escravidão. Em 1838, um marinheiro trouxe até ele um jovem fugitivo faminto que logo se renomeou Frederick Douglass. O fugitivo lhe disse que ele era um calafate de Baltimore, e Ruggles o aconselhou a esquivar-se dos caçadores de escravos em Nova Iorque e a viajar para a comunidade negra livre em New Bedford,

---

uma “rede subterrânea autônoma local”; ver **Virginia Waterways**, p. 54.

35 OLSAVSKY. “**Fire and Sword will Affect More Good**”; HARRIS, Leslie M. **In the Shadow of Slavery: African Americans in New York City, 1626-1863**. Chicago: University of Chicago Press, 2003. WELLS, Jonathan Daniel. **The Kidnapping Club: Wall Street, Slavery, and Resistance on the Eve of the Civil War**. New York: Bold Type Books, 2020.

Massachusetts, a capital baleeira e “Gibraltar do fugitivo” da América do Norte, onde seu ofício seria requisitado.<sup>36</sup>

O sucesso e a publicidade resultantes das lutas que Ruggles e seus camaradas travaram por toda a orla marítima de Nova Iorque, juntamente com a chegada contínua de muitos novos fugitivos no porto, ajudaram a estimular os abolicionistas a fundarem Comitês de Vigilância na Filadélfia (1837) e em Boston (1841) para fornecerem mútuo socorro. Quando um novo fugitivo aparecia, os membros do comitê geralmente colocavam essa pessoa na casa de um membro da comunidade negra livre. Esse movimento repelia os caçadores de escravos, que muitas vezes eram espancados e afugentados. Também era o reconhecimento de que as comunidades negras livres eram a sua base. A formação dos Comitês de Vigilância elevou as lutas dos fugitivos marítimos a um novo nível de solidariedade organizada. O que em seguida viria a ser conhecido como a *Underground Railway* – a Estrada de Ferro Subterrânea – teve suas origens na orla marítima.

Para concluir: a cooperação dos trabalhadores da orla marítima foi organizada pelos capitalistas como uma base de produção e lucro. Mas essa cooperação, uma vez em movimento, tomou formas que os capitalistas não esperavam nem desejavam. Quer dizer, os trabalhadores traduziram a cooperação em projetos próprios – interrompendo a labuta com greves, sabotagem (lutas sobre o ritmo de trabalho), mas também fuga da exploração por meio da mobilidade. A fuga da escravidão pelo mar era um desses projetos. A experiência comum do trabalho poderia se traduzir em solidariedade, mas é claro que em muitos casos não o fez ou não pôde porque a lei e a ideologia criminalizaram a cooperação entre fugitivos, estivadores e marinheiros. Os anos de 1830 a 1865 foram uma época de crescente tensão racial na orla marítima, pois os imigrantes europeus pobres (especialmente os irlandeses) pegavam empregos de trabalhadores negros livres e escravizados – como Frederick Douglass veio a constatar. No entanto, as relações de horizontalidade da orla marítima não podiam ser totalmente policiadas nem controladas. A cooperação dos trabalhadores para seus próprios fins transformou a estrutura em agência. Ou, melhor ainda, forjou o que C.L.R. James e George Rawick chamaram de “autoatividade da classe trabalhadora”.<sup>37</sup>

Recebido em 27/08/2021

Aprovado em 28/09/2021

36 HODGES, Graham Russell Gao. **David Ruggles**: A Radical Black Abolitionist and the Underground Railroad in New York City. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010. FONER, Eric. **Gateway to Freedom**: The Hidden History of the Underground Railroad. New York: Norton, 2015. p. 74. Conforme o acontecido, o racismo dos calafates brancos de New Bedford impediu Douglass de exercer seu ofício; ver DOUGLASS, op. cit., p. 116.

37 JAMES, C.L.R. **Notes on Dialectics**: Hegel, Marx, Lenin. London: Alison and Busby, 1980. RAWICK, George. Working Class Self-Activity. **Radical America**, v. 3, n. 2, p. 23-31, 1969.