

enredo e de embalo, afoxés, ranchos, escolas de samba mirins, escolas do interior e bandas. “Os editais são importantes para preservar e estimular o carnaval de rua, do subúrbio e do interior do estado. Eles contemplam escolas de samba do terceiro e quarto grupos e escolas de samba mirins, agremiações que não fazem parte da Liesa, a liga das escolas de samba que se apresentam no Sambódromo”, detalha Rondeau.

MIS EM COPACABANA A preocupação com a preservação e divulgação do gênero que já é marca da cidade está, também, no novo Museu da Imagem e do Som (MIS), que está sendo construído na Av. Atlântica, em Copacabana. “Embora seja mundialmente conhecida como a capital do samba, não há na cidade do Rio de Janeiro um espaço de memória dedicado a este gênero musical nem ao Carnaval carioca”, explica Rachel Valença, consultora do projeto orçado em R\$ 70 milhões, a serem divididos entre o governo do estado e a Fundação Roberto Marinho. “A intenção é estabelecer no MIS um espaço de visitação e um espaço de pesquisa para especialistas, aqueles que desejam consultar livros, gravações, documentos etc”, conta Rachel. Segundo ela, todo o acervo do MIS já foi examinado para determinar, nas diversas mídias, os documentos pertinentes ao tema: gravações de música em discos (78 rpm e LP), em fitas (de rolo e cassete), gravações de preciosos depoimentos, documentos, fotografias, filmes. “A partir daí, iniciaram-se os estudos para a criação da museografia, ou seja, da forma como o tema será apresentado ao

visitante na exposição permanente”, explica a consultora. “Esses estudos ainda estão em andamento, mas é certo que se procurará fazer uso de toda a tecnologia que estimula o visitante de museu do século XXI à interatividade, sem, no entanto, ferir os valores tradicionais e sempre com a preocupação em se valorizar o passado e o modo de criação peculiar ao samba”, afirma ela. O novo prédio, com projeto arrojado do arquiteto norte-americano Diller Scofidio, receberá ainda todo o acervo do atual Museu Carmen Miranda. A previsão é de que o museu seja inaugurado em 2012, podendo, assim, ser visitado pelos turistas que vêm para o Rio assistir a Copa do Mundo de 2014.

A VOZ DO MORRO, SIM SENHOR! “O Rio de Janeiro tem um potencial para se firmar como uma cultura diferenciada porque o samba que se faz aqui é único, não é igual ao de lugar nenhum”, defende Kamel. “Todos esses investimentos devem fortalecer os elos históricos desse gênero musical e potencializar o samba produzido nas comunidades fluminenses, escolas de samba, pelos pagodeiros e sambistas dos botequins, criando oportunidades e ampliando o leque de novos produtos para o público”, finaliza o pesquisador. Era o que já sabia o sambista Zé Keti (1921-1999) quando escreveu na letra de *A voz do morro*: “Eu sou o samba, sou natural aqui do Rio de Janeiro, sou eu que levo a alegria para milhões de corações brasileiros”. E, ao que parece, essa alegria quer contagiar o resto do mundo.

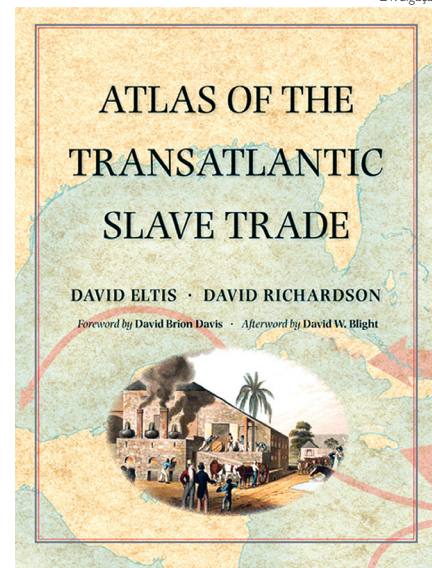
Patrícia Mariuzzo

HISTÓRIA

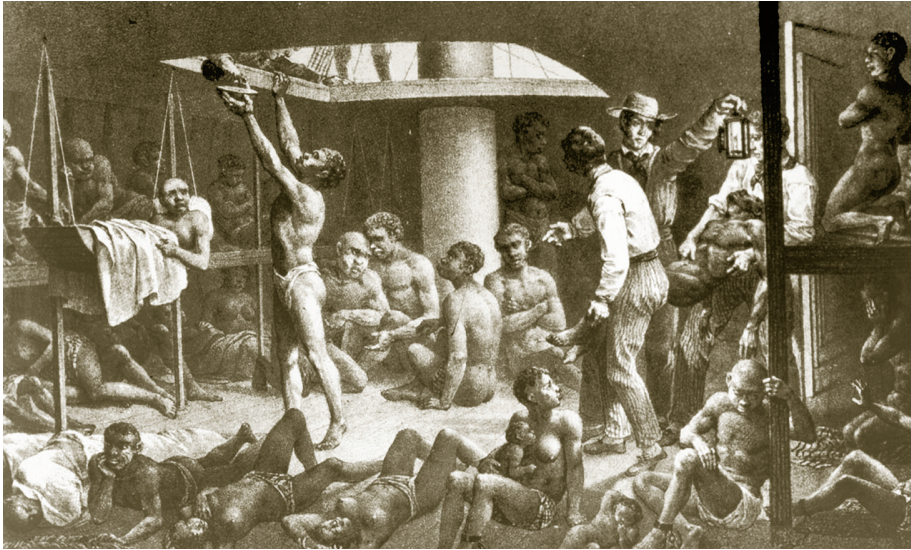
ATLAS DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS

No dia 4 de agosto de 1816 o navio Pastora de Lima deixou o porto do Rio de Janeiro. O destino do capitão Manoel José Dias e sua tripulação era Moçambique, na África. O motivo da viagem: comprar escravos. Em terras africanas embarcaram 404 escravos, mas chegaram ao Brasil, 290. Morreram durante a travessia do Atlântico 114 homens, mulheres e crianças. Desde a saída do Rio de Janeiro, até o retorno do Pastora, em 16 de janeiro de 1817, na Bahia, foram 165 dias de viagem. Os dados acima se referem a uma dentre as mais de 35

Divulgação

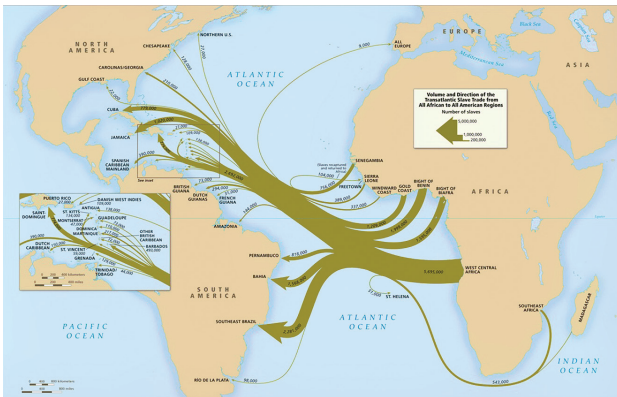


Atlas traz mapas inéditos sobre comércio de escravos na América



forço de programação computacional para mostrar os três elementos de uma viagem de comércio de escravos no mesmo mapa: onde as viagens foram organizadas, qual seu destino no continente africano e onde os escravos desembarcaram nas Américas. “Estes três elementos podem ser vistos em conjunto nos mapas das partes dois, três e cinco do *Atlas*. No site eles não podem ser configurados dessa maneira”, explica Eltis.

AÇÚCAR, CAFÉ E ESCRAVOS Entre as informações contidas nos mapas estão as principais rotas usadas pelos navios, os portos envolvidos no comércio, lugares onde as viagens eram organizadas, que regiões eram fornecedoras de escravos, os principais locais de desembarque, entre outras. O Caribe e a América do Sul receberam 95% dos escravos que chegaram às Américas. Menos de 4% desembarcaram na América do Norte e apenas pouco mais de 10 mil na Europa. “De fato, o Brasil recebeu quase a metade dos 11 milhões de escravos desembarcados nas Américas. Portos brasileiros eram, por vezes, pontos de reembarque de africanos escravizados para o Rio da Prata e, no século XIX, inclusive para o Caribe”, conta Manolo Florentino, professor de história da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). “Sabemos hoje que, além do trabalho voltado para o mercado exterior (com açúcar, café, ouro etc), boa parte dos escravos africanos era empregada em atividades do mercado interno, para o serviço doméstico e para o ganho nas cidades”, complementa. Os escravos de ganho eram aqueles que realizavam tarefas remuneradas, en-



(Acima) Navio negroiro de Rugendas, 1830. (Ao lado) Mapa indica volume e direção do comércio de escravos. Ao longo de 350 anos cerca de 12,5 milhões de pessoas foram retiradas à força da África. Caribe e América do Sul receberam 95% dos escravos que chegaram às Américas

mil viagens que ocorreram de 1501 a 1867, para o tráfico de escravos. Desde o ano passado, pesquisadores, estudantes e curiosos têm uma nova fonte de estudos sobre esse comércio que perdurou durante 350 anos entre África, Europa e o Novo Mundo. Trata-se do *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, publicado em outubro de 2010 (Universidade de Yale) e que reúne, pela primeira vez, 200 mapas sobre o comércio transatlântico de escravos. A estimativa é que, ao longo de 350 anos, tenham sido retirados da África 12,5 milhões de pessoas, em uma das maiores migrações forçadas da história.

O *Atlas do Comércio Transatlântico de Escravos* foi organizado pelos historiadores David Eltis, da Universidade de Emory, Estados Unidos, e David Richardson, da Universidade de Hull, Inglaterra. Eltis também é coordenador do *Electronic Slave Trade Database Project*, portal na internet com informações sobre o comércio de escravos e que deu origem ao livro. “A principal motivação para organizar o *Atlas* foi nossa percepção de que a tela do computador não tem resolução de qualidade para o que queremos mostrar”, conta. O site tem apenas nove mapas. Segundo ele, seria necessário um grande es-

tregando ao senhor uma cota diária do pagamento. Muitos guardavam dinheiro para pagar sua alforria.

O Brasil foi, portanto, o centro do comércio de escravos no Império português, tanto antes como depois da independência brasileira, em 1822. Os portos do Rio de Janeiro e da Bahia enviaram mais viagens de escravos do que qualquer outro porto da Europa e, certamente, muitas vezes mais do que Lisboa. Já a América do Norte teve um papel menor no comércio transatlântico. Seus portos enviaram menos de 5% de todas as viagens e seu mercado absorveu menos do que 5% de todos os escravos trazidos da África. Entretanto, um comércio interno de escravos na América do Norte, originário do Caribe, supriu a América do Norte de escravos. As empresas negreiras eram altamente sofisticadas do ponto de vista empresarial, trabalhavam com altíssimas taxas de lucro – cerca de 20% líquidos por viagem. “Os traficantes pertenciam à elite mercantil colonial. Eram homens ricos e poderosos”, aponta Florentino. “Somente a partir de 1850 começa a ocorrer certa estigmatização daqueles que haviam se dedicado ao infame comércio, antes absolutamente legitimado pela sociedade e cultura coloniais”, diz ele.

A DURA TRAVESSIA A parte IV do *Atlas* trata dos índices de mortalidade de escravos nos navios negreiros. “As condições a bordo eram muito piores do que nos navios de imigrantes”, aponta David Eltis. Florentino salienta que esses índices estão ligados à distância entre o porto africano de embarque e o porto americano de desembarque de escravos. “Tenden-

cialmente, as taxas de mortalidade oceânica baixaram entre os séculos XVI e XIX, de maneira que no Oitocentos não passavam de uma média de 13% a 15% por viagem”, conta o professor da UFRJ que também é autor do livro *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre África e Rio de Janeiro* (Companhia das Letras, 1997). Segundo ele, no interior dos navios, o que mais matava os negros escravizados eram a varíola e a disenteria, além de carências de alimentação e no suprimento de água. No registro de mortes aparecem, ainda, ocorrências como nascimentos durante a viagem e umas poucas revoltas de escravos.

A UFRJ é parceira do projeto de construção de um banco de dados sobre o comércio de escravos disponível em <http://www.slavevoyages.org>. Desde 2000, Florentino coordena uma equipe que busca, em arquivos nacionais, registros alfandegários, dentre outros, das entradas de navios negreiros vindos diretamente da África para o Brasil entre 1500 e fins do século XIX. Essas informações ajudaram a alimentar o *Transatlantic Slave Trade Database*, culminando na organização do *Atlas*. “A publicação é de suma importância, sobretudo porque o *Atlas* oferece cifras seguras sobre exportações africanas e importações americanas de escravos, por época, locais de embarque e locais de desembarque. A partir de fontes desse tipo, podemos estabelecer com grande acuidade as rotas que, afinal, nas palavras de Gilberto Freyre, propiciaram a civilização do Brasil pela África”, finaliza Florentino.

Patrícia Mariuzzo

DIVULGAÇÃO

GRUPO APOSTA NO RELANÇAMENTO DA COLEÇÃO “OS CIENTISTAS”

Muitos pesquisadores na casa dos 40 anos devem o despertar de seu interesse científico a uma coleção lançada no início da década de 1970. Eram pequenas caixas de isopor contendo microscópios, balanças e kits de química que, com o auxílio de manuais, guiavam a curiosidade infantil pelos terrenos da história da ciência e de seus maiores representantes. O físico e matemático Georg Simon Ohm (1789-1854), os químicos e físicos Robert Boyle (1627-1691) e John Dalton (1766-1844), além de muitos outros – 50 expoentes da ciência, no total –, invadiam, mensalmente, as bancas de jornal em todo o país, para alegria das crianças e desespero econômico dos pais (a inflação galopante, na época, fez com que os preços dos kits variassem enormemente entre o primeiro e o último fascículo).

Agora uma equipe coordenada por Moysés Nussenzvieg, pesquisador da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e que conta com a colaboração de nomes de peso como Mayana Zatz, Myriam Krasilchik, Eliana Dessen, Beatriz Barbuy, Henrique Toma, Eliana Dessen e Vanderlei Bagnato, além de Isaías Raw – que, junto com