

Marinheiros e barqueiros africanos no Recôncavo da Guanabara, século XIX.¹

Nielson Rosa Bezerra*

Doutor em História - UFF

Resumo

Este trabalho é uma provocação para uma nova abordagem para a escravidão africana na cidade do Rio de Janeiro, considerando os escravos que trabalhavam nas embarcações que ligavam a cidade e o recôncavo fluminense. Assim, considerando fontes de pesquisa diversas, como os relatos de viajantes e as matrículas de embarcações que eram utilizadas na Baía de Guanabara, espera-se construir novas problemáticas para o estudo das africanidades no Rio de Janeiro.

Palavras-Chave: escravidão; marinheiros; baía de Guanabara.

Abstract

This work is a provocation to a new approach to African slavery in Rio de Janeiro City through a study about mariner slaves who worked on trips from the city to Recôncavo of Guanabara. This work is based on primary sources such as traveller reports and ships registrations. Therefore, I intend to create new questions in African studies in Rio de Janeiro.

Keywords: slavery; mariner; Ganabara Bay

¹ Agradeço a generosidade do Prof. Dr. Flávio dos Santos Gomes (UFRJ).

A baía de Guanabara já foi cenário de manifestações culturais, inspiração de artistas, intelectuais e viajantes do século XIX, bem como objeto de pesquisas acadêmicas fundamentais para a percepção da relação dos seres humanos e o meio ambiente na cena carioca. Através deste trabalho, considerando a cultura, a inspiração e o rigor acadêmico daqueles que delimitaram a baía de Guanabara no tempo e no espaço, penso que seja possível contribuir para o desenvolvimento do conhecimento do processo de formação da sociedade fluminense, considerando as fortíssimas interações culturais que ocorreram nas águas da Guanabara durante o período escravista de nossa história.

Neste sentido, através das águas da Guanabara, seria possível pensar a história da escravidão africana, considerando as múltiplas conexões históricas que se seguiram durante o período colonial e o século XIX, bem como as relações sociais e culturais constituídas entre as diversas regiões africanas e o Brasil, particularmente a cidade do Rio de Janeiro, sua baía e o seu recôncavo. Muito tem se produzido sobre a escravidão que existia nas ruas da cidade do Rio de Janeiro.² Neste trabalho, venho propor uma análise das relações escravistas que ocorriam no entorno da baía de Guanabara, considerando-a uma representação valiosa do cenário que constituiu um “mosaico étnico”, caracterizado pelos inúmeros grupos de procedência que formavam a sociedade brasileira escravista.

Para isso, pensar a baía de Guanabara pode ser providencial, pois as relações que os seres humanos têm construído com a natureza ao longo do processo histórico têm sido fundamentais para se pensar relações de poder, formação econômica, construções sociais e diversidade cultural. A principal iniciativa que pode melhor estabelecer um exemplo desse diálogo são as reflexões de Fernand Braudel para a expansão filipina através do Mediterrâneo. Tal autor, considerando uma geo-história, percebeu três dimensões para as transformações sociais, sagrando-se como referência neste trabalho por conta de suas construções sobre a “longa duração”. Sem dúvida que Braudel foi o pioneiro em um olhar diferenciado para a história regional,

² Muitos desses trabalhos estão relacionados nas referências bibliográficas desse texto.

sobretudo porque redefiniu a maneira como o conceito de região era considerado pelos historiadores. Além disso, suas reflexões são deveras proveitosas como referência para esta pesquisa, pois inovou ao introduzir a ideia de uma “história integrada pelo mar” (BRAUDEL, 1949).

Nesta análise tenho como objetivo principal identificar as relações sociais escravistas através de um estudo da ambiência social que ocorria na baía da Guanabara, levando em conta as transformações culturais através da construção de um perfil da diversidade dos agentes sociais que atuavam neste contexto. Assim, penso que a baía foi um espaço de intensa integração da capitania e da província fluminense, tornando-se fundamental para a compreensão das construções sociais e culturais das pessoas que habitavam esta região, independente da condição social em que viviam.

Os agentes da sociedade escravista privilegiados nesta pesquisa são os marinheiros, barqueiros, proprietários e mestres de embarcações que vivenciavam o concorrido cotidiano das viagens entre a cidade e as diferentes localidades do recôncavo, através das águas da Guanabara. Sobre esses agentes sociais, Mary Karach afirmava:

Semelhante ao carroto por terra era o transporte de bens ou pessoas por água. Canoas, balsas, veleiros pequenos e grandes e barcos a vapor viajavam pela costa, atravessavam a baía de Guanabara e iam até portos longínquos do mundo, inclusive alguns da África. Um ou dois escravos tripulavam as canoas que traziam produtos para vender na cidade, enquanto outros alugavam seus serviços para transportar passageiros ao longo da costa. (...) Desse grupo de cativos, parece que a maioria navegava pela baía sem seus donos e gozava de uma existência menos controlada, sem dúvida porque se confiava neles. Infelizmente, essa liberdade não era o quinhão da maioria dos barqueiros e marinheiros, pois trabalhavam sob a supervisão disciplinadora do senhor ou feitor ou manejo de escravos e marinheiros das galeras. (KARACH, 2000, p. 267)

Desta forma, o objeto de pesquisa sobre a escravidão africana no Rio de Janeiro se especifica pelo cenário diferenciado, delimitando as águas da Guanabara como um espaço de confluências sociais e culturais, cujas relações favoreciam um processo político entre senhores, escravos e outros agentes da sociedade escravista. Também, a diversidade das relações entre senhores e escravos que estavam

empregados nos ofícios de “carregadores das águas”, que podiam caracterizar pelo controle ou pela autonomia, flexibilizando as relações construídas pela historiografia brasileira até então. Os tipos de embarcações, os agentes sociais, o cotidiano das viagens para os portos de freguesias do recôncavo através da Guanabara, a possibilidade de viagens mais longínquas, os internacionalismos sociais são algumas questões que podem ser consideradas em novas abordagens.

As reflexões construídas neste trabalho ainda podem ser fundamentadas pelas considerações de John Thornton, que estudou a formação do mundo atlântico através da atuação dos africanos de agentes de outras regiões do mundo colonial. Para isso, buscou compreender os diversos interesses que se conjugavam através das águas atlânticas, estabelecendo um diálogo entre as áreas de interesses de sua historiografia com concepções geográficas sobre a temática. O autor evidencia a importância do Atlântico para o estudo da história da diáspora africana, principalmente no que se refere aos agentes sociais marginalizados através do processo escravista. Mais uma vez, pode-se perceber a importância da ecologia para o processo histórico desencadeado pela diversidade humana, propulsora de nossa formação social. (THORNTON, 2004)

Da mesma forma, pode-se indicar o trabalho de Luís Felipe de Alencastro – voltado para o século XVII - quando afirma que “o Brasil se formou fora do Brasil”, estabelecendo o Atlântico Sul como principal espaço de confluência na formação da sociedade colonial. Nesse sentido, para o autor, as relações entre as diferentes partes da África e do Brasil são fundamentais para a compreensão da sociedade colonial, principalmente quando consideramos que as interações econômicas e culturais são muito mais diversificadas do que se poderia imaginar. Assim, Alencastro nos chama atenção para a importância dos africanos entre os interesses metropolitanos e dos colonos brasileiros, além de outros agentes de procedências diversificadas, como os holandeses, por exemplo. (ALENCASTRO, 2001)

Para que nosso objetivo possa ser factível, necessário se faz uma redução de nossa escala de análise. As iniciativas historiográficas realizadas para o Atlântico e para o Mediterrâneo só podem ser reproduzidas através de um estudo sobre as relações

escravistas no âmbito da baía de Guanabara se estabelecermos uma microanálise da temática da escravidão. Desta forma, as perspectivas de Jacques Revel tornam-se valiosas para a fundamentação de nossa pesquisa.

Num caso e noutro, a escolha de um enfoque micro-histórico tem uma importância decisiva. Tratando-se da natureza das categorias de análise do social, é com certeza no nível local que a defasagem entre categorias gerais (ou exógenas) e categorias endógenas é mais marcada. (REVEL, 2001, p. 24)

Assim, seria possível estabelecer as águas da Guanabara como um lugar de formação de uma sociedade cujas relações se davam de forma dinâmica, marcada pela inquietude do tráfico de escravos africanos que desembocava em suas águas. Portanto, as águas da baía do Rio de Janeiro eram um cenário privilegiado para as confluências de fatores endógenos e situações específicas, que vinham e partiam para o interior da província, de forma que nos favorece em uma análise das suas relações escravistas. Ainda é preciso esclarecer que a micro-história não deve ser percebida como um método absoluto e autossuficiente, pelo contrário, será utilizado neste trabalho como uma representação de um processo histórico mais amplo que se iniciava na África, atravessava o Atlântico, passava pelo litoral e chegava ao interior do Brasil.

Considerando as preocupações com o esclarecimento sobre uma negação da autossuficiência, acompanhando a tendência da historiografia sobre a diáspora africana, pode-se realizar uma importante inserção antropológica para os nossos estudos. Fredrick Barth oferece ferramentas eficazes contra a ideia que a identidade se formava através da restrição de comunidades e que os isolamentos sociais e geográficos foram fatores para a manutenção da diversidade cultural. Pelo contrário, o antropólogo norueguês considera a formação de identidades étnicas através do fluxo de pessoas. Em outras palavras, as distinções entre categorias étnicas não dependem da ausência de mobilidade, contato e informação, mas implicam efetivamente processos de exclusão e de incorporação, através dos quais, apesar das mudanças de participação e pertença ao longo das histórias de vida individuais, estas distinções são mantidas. (BARTH, 2000).

Após uma breve inserção teórica que fundamentou as atividades empíricas, pode-se estabelecer uma caracterização do ambiente natural que pretendo estudar. A baía de Guanabara é um “acidente geográfico”. (LAMEGO, 1964) Tais ideias podem ser melhor representadas através das palavras de Rugendas, que considera a beleza da baía do Rio de Janeiro com sua forma oval e regular:

Talvez não exista no mundo uma região como o Rio de Janeiro, com paisagens e belezas tão variadas, tanto do ponto de vista da forma grandiosa das montanhas, quanto dos contornos das praias. Em virtude da multidão de enseadas e promontórios, há uma variedade infinita de panoramas, tanto para o lado da baía e das suas ilhas quanto para o mar alto. Não são menores a riqueza e a variedade da vegetação. (RUGENDAS, 1941, p, 20)

O estudo de Alberto Lamego destaca-se, em primeiro lugar por uma catalogação das impressões dos europeus sobre as belezas do Rio de Janeiro através de sua baía, iniciando no século XIV e estendendo-se até o século XX. Após uma longa descrição das inúmeras belezas naturais da Guanabara, tal autor conclui:

O quadro panorâmico da Guanabara dá-nos claro exemplo da limitação do artista ao querer escalar o inacessível. É o que nos provam tantos testemunhos, das mais extremas conformações intelectuais e morais. Do mais rude e inculto marinheiro ao sábio de renome e ao esteta requintado transfiguram-se todos à fascinação de uma inenarrável maravilha. (LAMEGO, 1964, p. 14)

O trabalho de Lamego não se restringe apenas a uma compilação das impressões de viajantes e artistas. Embora o autor não se furte do entusiasmo pelas belezas naturais da baía do Rio de Janeiro, é importante destacar sua importante contribuição para se problematizar a relação entre o homem e o espaço natural. Assim, sua obra se divide em três partes: a terra, o homem e a cultura, constituindo-se importante referência sobre a ocupação e as transformações sociais que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro, no seu recôncavo e no interior da província. (LAMEGO, 1964)

Sobre a baía do Rio de Janeiro, posso afirmar que suas características naturais foram humanizadas pela ação das pessoas em uma época específica. Por esse prisma, pode-se perceber que a Guanabara, fonte de admiração e inspiração registradas nos

relatos de europeus que aqui estiveram ao longo do período colonial e do século XIX, passou a ser a principal referência na entrada da cidade do Rio de Janeiro. Assim, o encantamento das belezas naturais dividia o lugar com as complexas relações escravistas que caracterizavam a cidade colonial, o seu recôncavo, bem como toda a província fluminense.

Durante o século XVIII o Rio de Janeiro se tornou o principal porto importador de escravos africanos da América. Assim, a cidade do Rio de Janeiro passou a guardar complexidades que têm sido largamente estudadas pela historiografia mais recente. Não obstante, podem citar-se estudos sobre a vida cotidiana, as diversas formas de resistência e de sociabilidade, bem como a cultura escrava pelas ruas do Rio de Janeiro. No entanto, a historiografia mais recente, como também a mais tradicional, considerou apenas o porto do Rio de Janeiro do ponto de vista do tráfico atlântico, minimizando a sua importância para o movimento dos escravos através da baía e no recôncavo. As águas da Guanabara eram um importante espaço de comunicação e integração entre a cidade e seu entorno, um cenário valioso mesmo para aqueles interessados em descrever o cotidiano da cidade

Tais considerações remetem às palavras de Daniel Kidder, que registrou uma importante característica portuária do Rio de Janeiro, quando sua comitiva pretendia conhecer o interior fluminense.³ Em seus registros, é possível perceber a importância dos barqueiros e marinheiros para a vida econômica, social e cultural da cidade. Segundo esse viajante e missionário protestante, a Praia dos Mineiros, onde se faziam os embarques para o recôncavo concentrava grande número de escravos treinados na arte da navegação:

Quando chegamos ao ponto onde devíamos tomar a embarcação (Praia dos Mineiros), fomos, como de costume, assaltados por cerca de cinquenta barqueiros, e tremenda concorrência, oferecendo botes, faluas ou canoas... Esses homens pertencem à numerosa classe de escravos adestrados no mister de catraeiros e empregados no transporte de passageiros no interior da baía. Dão-lhes botes e canoas pelos quais ficam pessoalmente responsáveis, assumindo perante seus senhores a obrigação de pagar certa parcela diária, depois de deduzida a quantia necessária a sua subsistência...

³ Daniel Kidder (Darien, 1815 - Evanston, 1891) foi um americano mórmon que esteve no Brasil em 1836/37 e 1840/42 para fazer trabalho missionário na Amazônia, tendo por isso passado pelo Rio de Janeiro e viajado em suas imediações. Suas memórias de viagem foram publicadas em inglês em 1845.

não trabalham apenas para ganhar a vida, mas para escapar ao castigo que lhes está reservado caso não consigam entregar a seus senhores a parcela estipulada... alugamos um bote munido de vela e remos conduzidos por dois negros que se diziam perfeitos conhecedores de todos os portos da baía. (KIDDER, 1972, p. 145-146)

As descrições de Kidder revelam-se valiosas para a identificação da complexidade do cenário que se pretende reconstituir. A expressiva quantidade, a concorrência e a variedade de embarcações concentradas na praia dos Mineiros são indícios bem interessantes das características portuárias da cidade, bem como do fluxo diário de pessoas e mercadorias para o recôncavo e o interior da província. Uma outra característica é a destreza dos barqueiros registrada pelo viajante, treinados tanto no transporte de passageiros como de mercadorias. Além disso, nas palavras do missionário americano, é possível identificar uma modalidade de exploração do trabalho escravo tipicamente da cidade: o trabalho ao ganho. Desta forma, diversas características da cidade do Rio de Janeiro, pouco faladas pelos historiadores, podem ser identificadas nas palavras de Kidder.

Contudo, a integração necessária para se caracterizar o cenário que se pretende trabalhar não se restringe às ofertas e à organização do trabalho escravo nos portos urbanos do Rio de Janeiro. As embarcações tinham destinos costumeiros, permitindo identificar a circulação e o ordenamento espacial dessas embarcações no período estudado. Kidder arrola os principais portos da Baía de Guanabara:

Os portos principais da baía são Magé, Piedade, Estrela e Iguaçu. Nesses pontos as tropas procedentes do interior descarregam grandes quantidades de mercadorias que seguem para o Rio de Janeiro em pequenas embarcações... Se alguma coisa pode aumentar a magnificência do empolgante cenário são as numerosíssimas embarcações de todos os tipos que cruzam incessantemente a baía, pontilhando com suas velas brancas, o verde claro do mar.(KIDDER, 1972, p. 158-159)

São vários os viajantes europeus que relataram suas experiências sobre a travessia da Baía de Guanabara, registrando as características físico-geográficas e sociais presentes na sociedade escravista da época. Com o objetivo de chegar até o

Porto da Estrela para prosseguir até Minas Gerais, o naturalista inglês Charles James Fox Bunbury registrou:

Fiquei impressionado com a beleza das pequenas ilhas cobertas de mato de que a baía é espessamente salpicada, e muitas das quais habitadas; as cabanas aninhadas debaixo das orlas das florestas, perto do mar, com pequenas plantações de bananeiras ou cana-de-açúcar, lembram-me as gravuras que vi nas ilhas do mar do sul. A parte superior da baía tem as características de um lago. Cinco horas eram passadas desde que tínhamos partido da cidade, antes de chegarmos à entrada do rio da Estrela ou Anhum-mirim (em tupi pequeno campinho)... (BUNBURY,1981, p. 51-52)

O relato de Bunbury torna-se fundamental ao estabelecer traços sobre a importância da Baía de Guanabara, bem como o tempo aproximado de travessia. Através de suas memórias é possível inferir as condições favoráveis para os constantes deslocamentos fluviais e marítimos que facilitavam o trânsito de pessoas, o escoamento de mercadorias e as trocas de signos culturais. Francisco Pondé, em estudo mais recente, também descreve as características do início da viagem para Minas Gerais através da travessia da Baía de Guanabara:

Tomava-se na Praia dos Mineiros, no Rio de Janeiro, passagem em uma falua às 11 horas da manhã e aproava-se ao Porto da Estrela, passando pelo Boqueirão, na ponta Ilha do Governador(...). Do Porto da Estrela, desembarcava-se em qualquer dos ancoradouros de Francisco Alves Machado Martinho e de Joviniano, às cinco horas da tarde, quando o tempo favorecia(...) (PONDÉ,1971, s.p)

Ao contrário de Banbury, Pondé destaca um período maior de viagem entre o Rio de Janeiro e o Porto da Estrela, bem como a possibilidade de condições desfavoráveis para a circulação de pessoas e mercadorias através das diversas embarcações que navegavam através da Guanabara. Desta forma, a diversidade de memórias e as interpretações construídas sobre o processo que ora estuda-se contribuem para o desenvolvimento da ideia de que a Guanabara era um ponto privilegiado para as interações sociais e as reconstruções culturais que ocorriam entre africanos, crioulos, livres, escravos e libertos empregados nos serviços marítimos entre a cidade do Rio de Janeiro e o seu recôncavo.

Durante a sua estada na Corte do Império, a francesa Adéle Toussant-Samson, visitou duas vezes uma fazenda de Magé. Atravessou a Baía de Guanabara, chegou ao Porto da Piedade, esteve em um hotel da localidade e fez pouso na fazenda São José, em Magé. Em uma de suas viagens, relatou:

Gordos vendeiros portugueses tiravam os sapatos e coçavam os pés durante a viagem; outros estendiam-se nos bancos, semi-despidos e roncavam sem se importar com seus companheiros de viagem; negros sujos e malcheirosos, carregados de cestos e de gêneros de toda a natureza atravancavam o barco, de sorte que ficamos muito satisfeitos de deixar essa encantadora sociedade ao desembarcar na Piedade. (TOUSSANT-SAMSON, 2003, s.p)

Embora trate-se de um olhar etnocêntrico característico dos viajantes europeus, fica evidente o ambiente do pequeno comércio. Em seu breve relato, além da presença de um francês, no caso, ela mesma, a descrição destaca que as embarcações mesclavam o serviço de passageiros e o transporte de mercadorias, facilitando a percepção do cotidiano dessas embarcações aqui estudadas.

Os relatos de viajantes são valiosos em qualquer processo investigativo do passado. Em geral, são impressões de pessoas que viveram, visitaram, vivenciaram e experimentaram situações que ajudam na reconstituição do cenário estudado. Entretanto, se não se pode confiar cegamente por um possível olhar exterior, cheio de concepções europeias ou norte-americanas que procuravam entender o Brasil através de uma lógica exógena, também é preciso considerar o pouco conhecimento que os viajantes tinham do processo. Por mais detalhado que o registro e as descrições possam ser, é preciso questionar, problematizar e confrontar com outras fontes de época e que ofereçam informações similares, ou pelo menos sobre a mesma situação que se está estudando. Com essa preocupação, buscamos outras fontes que pudessem informar sobre a inserção da sociedade escravista nas águas da Guanabara. A mais rica documentação encontrada foram as matrículas das embarcações de fretes e serviços de frete empregados na Baía do Rio de Janeiro, disponíveis no Arquivo Nacional, analisadas a seguir.

Desde o século XVIII o Rio de Janeiro passava por um processo de crescimento de suas atividades comerciais e de uma intensa expansão demográfica. Tais transformações alteraram a dinâmica urbana, trazendo situações difíceis de serem

controladas. As dificuldades se multiplicavam, porque o Rio de Janeiro se tornou uma espécie de cidade aberta, que abrigava todo tipo de gente, escravos e livres, naturais da terra, portugueses e ainda uma diversidade assombrosa de estrangeiros espanhóis, austríacos, americanos, turcos, entre muitos outros. Sobre os contrastes urbanos da cidade do Rio de Janeiro, Ilmar de Mattos frisou que:

Do Rio de Janeiro, sede do governo do Estado do Brasil desde 1763, pode-se dizer que preservava as características de uma quase aldeia ao encerrar-se o período colonial. Ruas estreitas, escuras e sujas; não havia remoção de lixo, sistemas de esgotos, qualquer noção de higiene pública. As casas eram térreas e sua maioria, ocupadas pelos próprios donos. (...) No decorrer do século XVIII, sua população crescera significativamente (...). Tal crescimento expressava, se dúvida, a intensificação da atividade comercial com a região mineradora, a Metrópole e o litoral africano.(MATTOS, 1994, p. 29)

Segundo Ilmar de Mattos, a formação do Estado Imperial Brasileiro se deu de forma extremamente complexa, considerando as características demográficas de sua capital. Portanto, um controle das ruas deveria ser expressamente necessário para que fosse feita a transição entre o “governo da casa e o governo do Estado”. (MATTOS, 1994) Entre os diversos estudiosos que buscaram entender a dinâmica das ruas do Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XIX, destaca-se Carlos Eugênio Soares que ao decorrer sobre as diversas formas de rebeldia escrava que se alastravam pela cidade do Rio de Janeiro, evidenciou as preocupações da classe senhorial em criar mecanismos de controle e repressão das massas interétnicas que viviam e povoavam a capital do Império. (SOARES, 2001).

As preocupações com o controle da população não se restringiam aos que habitavam nas ruas da cidade, mas também aos escravos, libertos e livres que viviam o “cotidiano fluvial” da Guanabara e dos rios que os ligavam com o interior do recôncavo. Assim, as medidas propostas em 1829 para o controle das embarcações e suas tripulações nos revelam tais preocupações:

1. Todos os Juízos de Paz apresentarão uma lista das embarcações pertencentes as pessoas dos distritos de sua jurisdição, designando nome de seus tripulantes, nome dos barcos, serviço em que se emprega, e se é de frete ou particular.

2. Todos serão no prazo de um mês destas publicadas receberem do Juiz de Paz um boletim com as declarações assim, e com eles apresentarem-se no Arsenal de Marinha para ali serem numeradas fazendo-se um lançamento sobre declarações e sinais do Arraes (...).

3. Que todas as embarcações que forem encontradas sem esta numeração se considerem suspeitas e em estado de averiguação.(...)

4. Todos os botes de demais embarcações empregadas no serviço de quitanda pelo mar serão obrigadas as mesmas legitimar que são obrigadas os mascates e quitandeiros que são de qual distrito.

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1829.⁴

Como se vê, a preocupação com a ordem e a formação de uma boa sociedade eram flagrantes nas medidas das autoridades cariocas, evidenciando a necessidade de controle da massa nas ruas e nas vias fluviais. Tais preocupações se estendiam para além das freguesias sob a jurisdição da cidade do Rio de Janeiro, pois eram os inúmeros agentes sociais que residiam em freguesias do recôncavo e que quotidianamente visitavam a cidade. Portanto, a preocupação e as medidas de controle deveriam estar associadas a um permanente alerta, para que a ordem fosse estabelecida no âmbito da capital do Império.

As matrículas eram registradas em livros do Arsenal de Marinha, ficando à disposição da Polícia da Corte. Entretanto, cada embarcação recebia um bilhete de identificação para ser apresentado às autoridades, quando solicitado, incluindo tipo e nome da embarcação, serviço para qual era destinada, nome e endereço do proprietário, nome e função da autoridade encarregada do registro e da autorização. Ficava ainda registrada a identidade dos tripulantes.

Sobre a tripulação empregada nas embarcações, é necessário um breve descritivo e analítico, pois tais registros são extremamente reveladores para a problemática enfocada nesse capítulo. O número de tripulantes variava de acordo com o tamanho da embarcação e o serviço, mas quase todos os registros indicam um arraes, o mestre da embarcação, responsável por ela e pelos demais tripulantes. A seguir, eram apresentados os marinheiros que, embora não tivessem uma descrição densa de suas características, eram identificados pelos nomes e, no caso dos africanos,

⁴ Arquivo Nacional. *Polícia da Corte (Diversos Códices)*. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832.

por seus grupos de procedência. A variedade étnica dos tripulantes das embarcações era enorme, sendo um importante elemento para identificar a formação de mosaico de nações que caracterizavam a escravidão na província do Rio de Janeiro. Uma reflexão mais complexa sobre a hierarquização social representada pela tripulação das embarcações da Baía de Guanabara pode ser bem interessante. Pela identificação e quantificação das matrículas é possível perceber uma expressiva diversidade de nações, de atividades e de serviços oferecidos, revelando mais uma face da escravidão.

Voltado para a investigação sobre o tráfico atlântico de escravos, Jaime Rodrigues analisou e refletiu sobre o cotidiano das embarcações que atracavam no porto do Rio de Janeiro. Sobre suas tripulações afirmou que:

Independente da nacionalidade, pertencer a uma tripulação era fazer parte de um processo de trabalho especializado e dividido em tarefas que variavam de acordo com uma hierarquia que, se era construída a partir das habilidades, também refletia uma divisão social transportada da terra para bordo. (RODRIGUES, 2005, p. 162)

Não resta dúvida sobre a importância econômica dessas atividades exercidas concomitantemente por escravos, livres e libertos; africanos, crioulos, brasileiros e europeus. Portanto, a hierarquização social era bem mais complexa durante o processo cotidiano da escravidão que existia nas águas guanabarinhas. A presença expressiva de africanos nessas atividades torna-se um importante indício de permanência e reconstrução de habilidades e expressões culturais entre aqueles que se deslocaram da África para o Brasil. Além do mais, não se pode furta o contato cultural de pessoas que guardavam nações diversas em seu universo identitário. Assim, manter e reconstruir identidades sociais e culturais era bem mais complexo, pois se tratava da ampliação de fronteiras que eram redefinidas, no âmbito do trabalho marítimo na Baía de Guanabara.

Com referência às ideias que estamos propondo, o trabalho de Jaime Rodrigues, aponta para questões fundamentais:

Se o sofrimento era uma marca desse tipo de trabalho, produzindo resultados que estão no cerne mesmo da cultura marítima, outros elementos ainda intervinham na caracterização de práticas culturais dos marinheiros. Entre elas estava a mobilidade no espaço, responsável pelo

contato com outras práticas culturais mundo (ou mar) afora, além de inúmeras diversidades: a diferença social entre membros das tripulações, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, de etnia, etc.(RODRIGUES, 2005, p. 185)

Assim, as possibilidades de análise da sociedade escravista se multiplicam de forma contundente. Associada às descrições de viajantes, a análise da documentação das embarcações permite oferecer uma importante contribuição para a historiografia da cidade do Rio de Janeiro, do comércio e do controle da escravidão, que tinha lugar nas fazendas, nas ruas das cidades, mas também nas águas da baía e dos rios que ligavam a Cidade às freguesias do seu recôncavo.

Através deste estudo, pretende-se apontar para a necessidade de se valorizar a concentração da demografia africana na cidade do Rio de Janeiro. São muitos os trabalhos que vêm demonstrando tais preocupações. Porém, também é muito importante descentralizar os estudos africanistas para o recôncavo guanabarinense. Isso se explica pela perspectiva das conexões históricas que precisam caracterizar a produção historiográfica do presente, haja vista a percepção da ausência de isolamento entre os indivíduos, as sociedades e regiões.

Portanto, o estudo dos marinheiros e barqueiros empregados na Baía de Guanabara nos empresta muito mais diversidade cultural do que se supunha no processo de formação da sociedade escravista brasileira. As diversas identidades ligadas à procedência e a grupos étnicos, as muitas nações construídas pelo tráfico atlântico devem ser consideradas ao lado das múltiplas nações não africanas que também se faziam representar nas águas da Guanabara e no seu cotidiano comercial. As confluências culturais também são percebidas pelas próprias modalidades de exploração do trabalho, pois os escravos africanos dividiam o cotidiano com trabalhadores livres. Embora esta informação seja lugar comum na historiografia brasileira, neste caso, a experiência de trabalhadores não-africanos com outros que viviam o cativeiro pode enriquecer uma nova análise para o estudo de nosso passado escravista. Neste caso, ainda acrescenta-se o fato de se tratar de marinheiros africanos, brasileiros, europeus, norte-americanos, asiáticos, australianos, que viviam a experiência da liberdade como natureza de ofício. Desta forma, pode-se afirmar que, além de toda experiência de autonomia, trocas culturais, dentre outras, o cotidiano da

baía de Guanabara, que ligava a cidade do Rio de Janeiro e suas freguesias recônditas, guardavam uma característica de síntese internacional, multiplicando as possibilidades de transformação e reconstrução cultural dos africanos e de todos os agentes envolvidos neste processo.

Referências bibliográficas

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O Trato dos Viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

BARTH, Fredrick. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra-capas, 2000.

BRAUDEL, Fernand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen dans les temps de Philippe II*. Paris, 1949.

BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. BH: Itatiaia; SP: Editora da USP, 1981.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da Corte*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1990.

FARIA, Juliana Barreto. SOARES, Carlos Eugênio. GOMES, Flávio dos S. *No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: AN, 2005.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: AN, 1992.

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. Rio de Janeiro: Biblioteca História Brasileira, 1972.

- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. 2^a edição. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia – IBGE, 1964.
- MATTOS, Ilmar R. *O tempo saquarema: a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro: Acces, 1994.
- PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. O Porto da Estrela. Em: *Revista do IHGB*, No. 293, 1971.
- REVEL, Jacques. “Microanálise e construção do social”. Em: *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.
- RODRIGUES, Jaime. *Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: 1941.
- SOARES, Carlos Eugênio L. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2001.
- SOARES, Carlos Eugênio. *Zungu: rumores de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998.
- SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- THORNTON, John Kelly. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico (1480-1800)*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Capivara, 2003.