

# Relações étnicas no setor de transporte: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870) <sup>1</sup>

Paulo Cruz Terra

Doutorando em História Social no Programa de Pós-Graduação  
em História da Universidade Federal Fluminense

## RESUMO

O presente artigo parte da constatação de que conviviam no setor de transporte no Rio de Janeiro, ao longo do século XIX, trabalhadores escravizados e livres, em sua maioria africanos e portugueses. Busco, então, entender quais as possíveis referências sobre transporte terrestre trazidas de suas terras de origem, e como essas informações foram reescritas no contexto brasileiro. Além disso, pretendo analisar quais as relações de conflitos e solidariedades tecidas entre os diferentes trabalhadores, e como foram reconstruídas as identidades étnicas.

**Palavras-chave:** identidades étnicas; Rio de Janeiro; transporte

## ABSTRACT

*The present article starts from the verification that enslaved and free people, in the majority Africans and Portuguese, worked together on the transport sector, during the 19<sup>th</sup> century. It intends to discover which were the possible references about transport brought from their origin lands, and how this information was rewrite in the Brazilian context. Besides, it analyzes which were the relations of conflict and fellowship between the different workers and how the ethnic identities were rebuild.*

**Key-words:** ethnic identities; Rio de Janeiro; transportation

O Rio de Janeiro do século XIX é considerado um palco privilegiado para a análise das relações étnicas. A historiografia, por sua vez, geralmente tratou a questão das identidades étnicas relacionadas somente com a população africana da cidade. No entanto, apesar de possuir um enorme contingente de africanos, a cidade ganhou grande uma diversificação na sua população ainda na primeira metade do século. Gladys Sabina Ribeiro, por exemplo, propôs que não só o número no Rio de Janeiro, nesse período, foi bem maior do que estimado, como também constituiu um dos elementos cruciais do mercado de trabalho. Ribeiro propôs que, em 1834, os cinco mil portugueses representavam 21,51% dos trabalhadores livres adultos da Corte (RIBEIRO, 2002, p.148). O mercado de trabalho surge, então, como espaço importante para a análise não só das relações étnicas estabelecidas pela população africana no Rio de Janeiro, como também para as relações estabelecidas entre outros grupos que ganhavam vulto.

O setor de transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas da cidade, por sua vez, foi visto pelos estudos como sendo praticamente monopolizado pelos carregadores negros, em sua maioria escravos ao ganho e africanos. Contudo, Ana da Silva Moura afirmou que os cocheiros e carroceiros teriam substituído os carregadores negros a partir de 1850, sem enfrentarem nenhuma concorrência significativa. Se antes o transporte de cargas era feito por cativos, a partir desse período ele passou a ser monopolizado pela mão-de-obra livre, primeiramente constituída por imigrantes portugueses e depois pelos trabalhadores nacionais (MOURA, 1988).

Apesar de questionar a afirmação de Moura de que a introdução dos cocheiros tenha se dado sem nenhum conflito, a indicação de trabalhadores livres, e entre eles muitos imigrantes brancos, fez com que eu refletisse sobre a caracterização do setor de transporte como formado exclusivamente por carregadores negros. Surgem, portanto, alguns questionamentos: Como se deu a convivência entre trabalhadores negros e brancos, em sua maioria africanos e portugueses, no setor de transporte entre 1824 e 1870? Quais as relações de conflitos e solidariedades tecidas, e como foram reconstruídas as identidades étnicas? Ao longo do presente artigo, tento responder essas questões.

## **Identidades dos trabalhadores**

Tendo em vista que o Rio de Janeiro no século XIX era uma cidade escravista, uma primeira diferenciação entre os trabalhadores se dava entre os escravos e os livres. A tabela 1 apresenta a participação dos trabalhadores escravizados, libertos e livres no setor de transporte, segundo a documentação pesquisada. Para o período de 1824 a 1850, têm-se que 152 eram escravizados, três libertos, e 304 livres. Chama a atenção justamente o grande número de livres. Eles representavam 66,2% do total de trabalhadores, superando assim os escravizados (33,1%) e libertos (0,7%). Para o período de 1851-1870, os trabalhadores livres deixaram de ser maioria, embora ainda possuíssem um percentual considerável (30,4%).

Os escravizados, no entanto, tornaram-se a maior parte (68,6%), e os libertos mantiveram um padrão (1,0%).

Os dados demográficos demonstram que a população total do Rio cresceu pouco entre os censos de 1849 e 1872: de 266.466 para 274.972 habitantes. A maior mudança, no entanto, deu-se em relação à população escrava. Se em 1849 havia 110.602 cativos na Corte (41,5% da população total), em 1872 foram computados 48.939, representando apenas 17,8% dos habitantes do município (CHALHOUB, 1990, p.199).

Comparando os dados demográficos com os da tabela 1 vê-se que para a primeira metade do século XIX, quando o número de cativos do Rio de Janeiro chega a seu auge, os percentuais de escravos encontrados entre a população total desta cidade (41,5%) e entre os trabalhadores do setor de transporte (33,1%) não representou uma mudança muito gritante. Porém, ocorreu uma inversão em relação à segunda metade do século. Enquanto a população cativa da Corte regrediu vertiginosamente, passando a representar somente 17,8% dos habitantes, os escravizados tornaram-se maioria entre os trabalhadores do setor de transporte (68,6%).

**Tabela 1: Trabalhadores do setor de transporte no Rio de Janeiro (1824-1870)**

Período	Escravizados	%	Libertos	%	Livres	%
1824-1850	152	33,1	3	0,7	304	66,2
1851-1870	2766	68,6	36	1,0	1229	30,4

Fonte: AGCRJ- Códices 66.1.44 a 6.1.47, 39.1.30, 57.1.17, 57.4.10, 57.4.13, 57.4.4, 57.4.15, 57.4.18, 57.4.20; Luiz Carlos Soares. "Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX". *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH. p.116; APERJ, Casa de Detenção, 01, 03 a 07.

Essa mudança provavelmente não ocorreu por uma maior entrada de cativos nesse setor, e sim por limitações das fontes. A documentação encontrada em relação à primeira metade do século XIX era muito reduzida. Tendo em vista a dimensão alcançada pela população cativa no final desse período, chegando o Rio a ser a cidade com maior número de escravos nas Américas por volta de 1850, a proporção de escravos ao ganho empregados no transporte deve ter sido muito maior.

As principais divisões dos escravizados no Rio, no século XIX, de acordo com Mary Karasch, estavam no lugar de nascimento, África ou Brasil. Em relação à primeira metade do século XIX, foi possível verificar que entre os ganhadores 2,51% eram crioulos, isto é, nascidos no Brasil, 70,85% eram africanos, e 26,64% não tiveram a nacionalidade declarada. O percentual de africanos não difere muito do presente no Censo de 1849, já que 33,1% eram brasileiros e 66,9% eram africanos, levando-se em conta somente a população negra (KARASCH, 2000, p.112).

Os africanos continuaram sendo maioria entre os escravos ao ganho na segunda metade do século XIX, 76,53% contra 15,97% brasileiros, e 5,5% não tiveram suas origens

especificadas (SOARES, 1998, p. 114-116). E entre os libertos presentes na documentação a distribuição foi praticamente a mesma. Sendo que africanos perfizeram 77%, os brasileiros 17% e os sem identificação 6%. Os únicos libertos que Luiz Carlos Soares mencionou ter encontrado em sua pesquisa, foram os que colocaram seus cativos ao ganho. É interessante perceber que os oito eram africanos, sete de nação mina (cinco homens e duas mulheres) e um de nação mina-nagô (homem) (SOARES, 1998, pp.128-129). Esses dados vão de encontro às pesquisas sobre alforrias no Rio de Janeiro, que apontaram justamente que os africanos eram maioria entre os alforriados.

Entre os escravizados encontram-se alguns identificados, por exemplo, como João Benguela ou José Mina (AGCRJ, Códice 6.1.44). “Benguela” e “mina” são termos de identificação genéricos, também conhecidos como “nações”, criados no contexto do tráfico Atlântico, que poderiam denotar portos de exportação, vastas regiões geográficas, o estado ao qual estavam subjugados antes da travessia transatlântica, a língua que falavam ou, ainda, grupos étnicos particulares (ASSUNÇÃO, 2003, p.161). Segundo Mariza de Carvalho Soares, as “nações” redefiniam as fronteiras entre os grupos étnicos através da formação de unidades mais inclusivas, as quais ela denominou de “grupos de procedência”. Quando instalados no Novo Mundo, os cativos se agrupavam em torno das ditas “nações”. E, se essas eram inicialmente uma identidade atribuída, acabavam sendo incorporadas pelos grupos e “servindo, de forma alternativa ou combinada, como ponto de partida para o reforço de antigas fronteiras étnicas ou para o estabelecimento de novas configurações identitárias” (SOARES, 2002, p.60). Por mais que esses termos sejam imprecisos, eles apontam para as principais regiões exportadoras de escravizados da África.

Para a primeira metade do século, os dados que pesquisei apontam o Centro-Oeste Africano (60.3%) e a África Oriental (20.6%) como terra natal provável da maioria dos africanos envolvidos no transporte no Rio, os da África Ocidental computavam apenas 10.9%. Com relação à segunda metade, 44,4% dos cativos era proveniente do Centro-Oeste Africano, 23,5% da África Ocidental, 13% da África Oriental, enquanto 19,1% dos africanos eram de nações desconhecidas (SOARES, 1998, pp.115-116). Apesar das diferenças entre os percentuais relativos à África Ocidental e Oriental, os dados apontam o Centro-Oeste como principal região de onde vinham os escravos que trabalhavam ao ganho na cidade do Rio de Janeiro no século XIX.

Os dados das licenças se assemelham aos encontrados para a cidade. Karasch apontou que antes de 1811, 96,2% dos escravos do Rio vieram do Centro-Oeste Africano. Embora o número tenha diminuído após isso, nunca caiu para menos de 66%. Em nenhum período os escravos provenientes da África Ocidental chegaram perto de um quarto do tráfico para o Rio, pois menos de 2% eram importados diretamente dessa região. A porcentagem mais alta (6% a 7%) de africanos ocidentais na cidade reflete o tráfico entre a Bahia e Rio, principalmente depois de 1835. A importância crescente da África Oriental na cidade reflete-

se na porcentagem do número de escravos vindos dessa região, entre 16,8% e 26,4% dependendo do período (KARASCH, 2000, p.50).

Apesar de não constituírem a maioria entre os africanos alforriados, no período de 1790 a 1864, os minas representaram a maior parte dos libertos entre os trabalhadores do transporte. Segundo Sheila Faria, os minas, no Rio de Janeiro, criaram uma organização, baseada na tradição, muito poderosa e que perdurou por décadas. Eles teriam formado uma “elite”, capaz “de articulações específicas para se libertar do cativo, enriquecer e se tornar visíveis aos olhos da sociedade escravista do Brasil” (FARIA, 2004, p.137). Existem indícios de que os minas tenham dominado o carregamento de café e formado uma caixa de resgate que a cada ano alforriava alguns de seus membros. Não parece ser, portanto, mera coincidência que eles tenham conseguido ser majoritários entre os alforriados do setor de transporte.

Dessa forma, os escravos e libertos ao ganho, e entre eles uma grande massa de carregadores, que circulavam pelas ruas da cidade eram em sua maioria africanos, tanto na primeira quanto na segunda metade do século XIX. No entanto, apesar de os africanos serem muitos, o mercado de trabalho ao ganho carioca, e mais especificamente o setor de transporte, ganhava cores diferentes ao longo do século. O português Antonio Jose Lameira, por exemplo, morador na Praça da Aclamação nº49, apresentou, em 30 de abril de 1846, um pedido de licença para uma carroça (AGCRJ, Códice 57.4.10). Manoel Ribeiro, também português, requisitou igual solicitação em primeiro de março de 1847 (AGCRJ, Códice 57.1.17). Assim como eles, outros 171 portugueses enviaram pedidos de licenças para seus veículos na primeira metade do século. Dessa forma, os trabalhadores lusos representaram 56,2% de todos os trabalhadores livres do período no setor de transporte.

Embora o número de imigrantes portugueses que entraram na cidade do Rio de Janeiro a partir de 1850 ter aumentado consideravelmente, o percentual deles decaiu entre os trabalhadores do setor de transporte. Eles passaram a representar 20,1% do total de trabalhadores livres, mas é bem provável que estivessem em um número muito maior. Entre os trabalhadores livres da Casa de Detenção identificados como cocheiros e carroceiros, por exemplo, os lusos perfizeram 75%, no período de 1860 a 1870.

A documentação da Casa de Detenção permite traçar um perfil dos imigrantes portugueses envolvidos no transporte. As regiões de onde vinham se assemelham com as encontradas para a população lusa na cidade, sendo a maior parcela originária do Norte (principalmente Porto), e um contingente considerável dos Açores. O carroceiro Antonio Caetano, por exemplo, nasceu na Ilha de São Miguel (Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro [APERJ], Casa de Detenção, 05). A diferença é que entre os cocheiros e carroceiros presos não apareceu nenhum vindo de Lisboa, apesar deles representarem 26% dos imigrantes.

Porém, os portugueses não eram os únicos estrangeiros presentes entre os trabalhadores livres envolvidos no transporte. Depois dos lusos, os estrangeiros com maior

representatividade eram os espanhóis, seguidos pelos italianos, alemães, franceses, ingleses e suecos. No entanto, além de europeus envolvidos, foi possível encontrar também americanos, argentinos e uruguaios.

Os brasileiros correspondiam a 24,3% na primeira e 5,3% na segunda metade do século XIX. O percentual diminuiu bastante, mas é bem provável que grande parte dos brasileiros estivesse incluída entre aqueles sem identificação, principalmente no que concerne à segunda metade do século XIX. Entre os 20 brasileiros identificados como cocheiros e carroceiros, detidos na Casa de Detenção, dez eram pardos, cinco pretos, dois brancos, um moreno e dois sem identificação. Isso indica que os brasileiros livres presentes não eram necessariamente brancos, pelo contrário, já que a maior parte era de pardos.

Os que não tiveram a nacionalidade declarada foram 16,5% na primeira e 72,7% na segunda metade do século. Moura notou que a partir de 1853 o item nacionalidade só era especificado se o requerente fosse estrangeiro. A conclusão da autora é de que os que não tiveram a nacionalidade declarada eram brasileiros, sendo assim a participação da mão-de-obra livre nacional teria se tornado predominante na segunda metade do século (MOURA, 1988, p.40).

No entanto, eu percebi que a nacionalidade deixou de ser anotada principalmente a partir de 1862, que não por coincidência foi o ano dos relatórios dos fiscais de freguesia a que tive acesso, sendo que o dado da nacionalidade não apareceu em nenhum deles. Analisando os nomes dos requerentes presentes nos relatórios e que também realizaram pedidos em outros anos, verifiquei que vários deles eram portugueses, o que fez pensar que os estrangeiros não necessariamente tiveram uma participação muito menor na segunda do que na primeira metade do século, mas de que o dado da nacionalidade deixou de ser marcado nas licenças.

De qualquer forma, foi possível constatar que o setor de transporte no Rio de Janeiro, entre 1824 e 1870, era formado principalmente por estrangeiros, já que os africanos eram maioria entre os escravizados e libertos, enquanto os portugueses eram majoritários entre os trabalhadores livres com a nacionalidade declarada. Procurei, então, entender quais as informações sobre o transporte terrestre trazidas por eles e as possíveis relações com o setor de transporte carioca.

## **Transporte em Portugal e na África**

Portugal foi descrito pela bibliografia como um país, ao longo do século XVIII e no início do XIX, em que a carência de estradas era gritante, sendo os meios de transporte terrestres restritos, morosos e incômodos. Em meados do século XVIII, continuava a viajar-se como nas épocas anteriores. Embora algumas pessoas levassem as cargas sobre o próprio corpo, o uso de animais – principalmente mulas, cavalos e bois – foi generalizado no transporte de pessoas e cargas (MATOS, 1980, p.358).

Diversos veículos presentes no Rio de Janeiro no século XIX eram os mesmos que os imigrantes portugueses conheciam em suas terras. Os que eram oriundos do campo conheciam as carroças e carros de bois – principais veículos do meio rural português – e possivelmente as liteiras e as redes. Os imigrantes vindos das cidades, ou aqueles que já haviam estado nelas, conheciam as diferentes carruagens, sendo a sege a mais comum, e também o serviço de aluguel de veículos. Segundo Artur Teodoro Matos:

*“Embora se desconheça a data do estabelecimento dos carros de aluguer em Lisboa, o facto de um edital de 8 de novembro de 1766 regular tal prática leva a recuar para a época anterior a sua criação. É na centúria seguinte que vários editais da Câmara Municipal regulamentam o seu trânsito, quer fixando os preços e estipulando as obrigações dos bolieiros, quer demarcando os locais onde era permitido fazer praça ou mesmo impondo sentidos de percurso em determinadas ruas”* (Matos, 1980, p.395).

Chama atenção que o esquema de fiscalização e regulamentação implementado pela Câmara Municipal de Lisboa, citado na passagem acima, não diferia muito das medidas feitas pela Câmara do Rio de Janeiro.

Se em Portugal os animais e veículos eram utilizados no transporte de pessoas e mercadoria, os carregadores ocupavam esse lugar nas regiões africanas que mais mandavam escravos para o Brasil. Enquanto no Rio de Janeiro os carregadores foram descritos como essenciais no transporte de mercadorias e pessoas dentro do espaço urbano, no contexto africano a importância desses trabalhadores estava justamente relacionada ao transporte de mercadorias no comércio entre as vilas e as cidades.

Através da bibliografia pesquisada, foi possível encontrar dados, que, embora ainda sejam escassos e fragmentados, permitem verificar que os carregadores tinham um papel crucial no transporte de mercadorias dentro das caravanas de comércio. A importância desses carregadores no caso de Angola, por exemplo, não estava ligada somente ao fato dos rios da região não serem navegáveis, mas, como mostrou o *Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852*, também não eram utilizados animais de carga para o transporte:

*“A indústria comercial, que é indubitavelmente de grande importância nestes reinos, cujo tráfego está inteiramente dependente do comércio interno, e este de boas vias de comunicação, e do estabelecimento de feiras em lugares fixos e dias determinados, sem cujo concurso a riqueza produtiva do interior se torna nula para o desenvolvimento da indústria comercial. Já se vê pois que falamos da falta de estradas e de animais próprios conduzirem por elas os gêneros de exportação, e os de consumo do país, aos mercados de Luanda e Benguela.*

*Quase todos os caminhos por onde tem que transitar os habitantes desta vasta região (falamos dos pretos carregadores) são escabrosos, serros, despenhadeiros, e as vezes matas*

*impenetráveis, cujos pretos suprem aqui a falta de animais de carga, sistema inumano que deve merecer a solicitude do nosso governo, substituindo-os por caravanas de camelos e de bois cavalos”.*

Os carregadores eram geralmente recrutados entre os escravos ou a partir de acordos com chefes africanos locais, que cediam a mão-de-obra. O pagamento pelo serviço ocorria em menor escala, embora estivesse previsto na legislação, como no caso de Angola. A principal diferença em relação ao Brasil, é que lá percebe-se a utilização de mulheres para o carregamento de mercadorias, como ocorria na África Oriental e na Yorubalândia.

É interessante ressaltar o fato de existirem redes e liteiras para o transporte de pessoas na região do Congo-Angola, e que elas eram carregadas da mesma forma que no Brasil, isto é, suas extremidades eram presas em uma vara que era colocada nos ombros dos carregadores. Esse tipo de transporte aparece nas imagens consultadas, sendo utilizado tanto por europeus quanto por africanos. O que interessa aqui é que esses mesmos meios encontravam-se também no Rio de Janeiro no século XIX, o que permitiria que os negros empregados em seu carregamento já os tivessem conhecido anteriormente, e provavelmente também as táticas para melhor transportá-los.

Provavelmente os carregadores do Rio também faziam uso de experiências em suas terras de origem quando negociavam os preços das tarefas a serem realizadas, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, ou a compartilharem uma visão do que era o serviço justo. Algumas dessas atitudes foram encontradas, por exemplo, no relato da expedição a África Oriental organizada por Dr. Lacerda e Almeida, em 1798. Ele afirmou que quando estava a esperar parte do grupo de carregadores que se atrasara, foi informado por um tenente que eles tinham ficado num recanto distante, “não querendo adiantar-se nem recolher ceder às instâncias dos oficiais e soldados que os acompanhavam, vendo-se obrigados a ceder e calar porque os cafres já tinham pegado nos arcos e nas flechas, armas que jamais largam de si, por mais carregados que estejam” (LACERDA, 1989: 92). Já no dia 17, Dr. Lacerda e Almeida expôs que “todos os cafres se juntaram e disseram que neste dia queriam ficar nessa povoação” (LACERDA, 1989, p.95).

Os carregadores africanos no Rio de Janeiro poderiam ainda ter usado sua experiência anterior quando se reuniam para comprar a liberdade. Segundo o depoimento de J. B. Moore, ao *Select Committee on the slave trade*, os carregadores minas de café do Rio de Janeiro adiantavam dinheiro para a alforria um dos outros, sendo reembolsados por prestações mensais (Cf. CUNHA, 1985, p.34). Charles Ribeyrolles, por sua vez, afirmou que negros minas da cidade formavam uma corporação entre si, e que sustentavam uma caixa de resgate que a cada ano alforriava e remetia alguns às terras africanas (RYBEYROLLES, 1975, pp.208-209).

Caixas de poupança semelhantes a essas também existiam na região da África Ocidental, de onde vinham os escravos chamados minas no Rio de Janeiro. Lá, elas eram chamadas de



*osusu* entre os Esan, e de *esusu* na Yorubalândia. O componente principal delas era que cada membro tinha objetivos econômicos específicos que pretendiam atingir. Ao reunirem-se, eles juntavam capital para que cada um pudesse começar seus projetos (OGBOMO, 1995, p.17).

A música também estava fortemente associada ao trabalho de quase todos os tipos de carregadores do Rio na primeira metade do século XIX. Ela pode ser vista como mais uma forma que os africanos utilizaram para reinscreverem seus conhecimentos, sob o jugo da escravidão, no processo de trabalho do transporte no Rio de Janeiro no século XIX. As músicas entoadas pelos carregadores negros do Rio possuem muitas semelhanças com outras canções de trabalho cantadas por trabalhadores negros de outras partes do Mundo Atlântico. Semelhanças como o fato de fazerem parte do processo de trabalho em si, seja dando-lhe ritmo ou fazendo com que ele passasse mais rápido, ou ainda na forma como eles cantavam essas canções, a “chamada e resposta”, além de empregarem constantemente a improvisação.

Essas são apenas algumas indicações de possíveis relações entre a experiência dos carregadores negros no Rio de Janeiro e as vivenciadas por eles nas terras africanas. Não quero com isso, buscar correlações diretas, pois, como alertou Mariza Soares, “o historiador das Américas está lidando com indivíduos e segmentos de grupos africanos que encontraram na reorganização étnica uma alternativa para enfrentar o cativeiro” (SOARES, 2002, p.59). É necessário, portanto, estar atento para o fato de que as configurações das identidades étnicas estão atreladas a fatores como o contexto político, a localidade, entre outros.

### **Relações étnicas no setor de transporte**

Mary Karasch afirmou que “os senhores aproveitaram a tradição do ofício de carregador na África e os extraordinários poderes de resistência que certos africanos desenvolviam” (KARASCH, 2000, p.549). Ela baseou essa informação no relato de Joachim John Monteiro, que teria viajado, em Angola, em rede com pouca bagagem, por uma distância de cerca de 200km, em apenas quatro dias com oito carregadores que, sem mostrar cansaço, dançaram várias noites.

O aproveitamento no Rio de Janeiro da tradição africana de utilizar carregadores cativos parece bem claro a partir das evidências de que eles eram numerosos na cidade. Poderia se pensar que seu uso disseminado se deu por que até a metade do século XIX eram poucos os veículos e animais de montaria. Por outro lado, os senhores teriam se oposto à introdução de novos meios de transporte, como os veículos, por que perderiam a renda que ganhavam em cima dos seus escravos carregadores colocados ao ganho (DEBRET, 1989, p.234; KARASCH, 1975, pp.377-378).

No entanto, não só os senhores cariocas parecem ter auferido vantagens do ofício dos carregadores. Se nas regiões africanas analisadas o carregamento era tido como uma função odiada, por causa do valor coercitivo que representava, ele tornou-se uma das opções mais

prestigiadas entre os cativos africanos quando reinscrito no contexto urbano do Rio de Janeiro no século XIX. Tendo em vista que a maioria dos homens empregados nessa atividade trabalhava aqui como escravos ao ganho, o carregamento propiciou que eles pudessem passar mais tempo longe dos senhores – embora as forças policiais sempre reafirmassem sua condição de cativos – e até mesmo se organizassem para a compra da liberdade.

Com relação aos cocheiros e carroceiros, não parece ser mera coincidência ter encontrado um grande número de portugueses nesse ofício. Mesmo que não tivessem trabalhado especificamente no setor de transporte, os imigrantes lusos conheciam veículos como seges e carroças, pois a utilização deles era altamente disseminada em seu país. A estrutura de fiscalização e regulamentação do serviço de transporte encontrada aqui era muito semelhante a das cidades portuguesas.

Dessa forma, tradições de transporte africanas e portuguesas se encontraram no Rio de Janeiro do século XIX. Foi possível constatar algumas continuidades, no sentido de que os africanos constituíram a maioria entre os carregadores no Rio, e os portugueses estavam em grande quantidade entre os cocheiros e carroceiros. Contudo, essas tradições ganharam novos sentidos na medida em que o setor de transporte se tornou um campo de conflito numa cidade em que cresciam as disputas pelo mercado de trabalho ao longo do século. A entrada cada vez maior de imigrantes portugueses na cidade do Rio de Janeiro, e a diminuição da população cativa, fez com que ficasse mais acirrada a disputa nesse mercado ao longo da segunda metade do XIX.

Sendo assim, o fato de os portugueses terem entrado no crescente serviço de transporte com veículos foi com certeza pautada na experiência em sua terra de origem. Mas quando essa tradição foi reinscrita no contexto carioca significou a possibilidade de distinção em relação aos carregadores, cuja figura estava altamente atrelada ao trabalhador cativo, além da reserva de uma parcela de um mercado de trabalho cada vez mais competitivo.

Foi possível perceber uma hierarquização no setor de transporte, como Ribeiro afirmou ter encontrado de forma mais geral para o mercado de trabalho carioca na primeira metade do século. Segundo essa autora, os portugueses teriam reservado para si as melhores oportunidades, marginalizando os escravizados e libertos. No caso específico do transporte, o que diferenciava e hierarquizava era a forma de conduzir as pessoas e objetos.

O fardo de se conduzir mercadorias nos ombros ou sob as cabeças era com certeza maior do que transportá-las em veículos. Além disso, a figura dos carregadores estava altamente atrelada ao trabalhador cativo. Com o crescimento da cidade, e o aumento das redes de comércio e transporte de pessoas, observou-se no decorrer do século XIX a introdução de um número cada vez maior de carros. Os trabalhadores livres, entre os quais um contingente expressivo de imigrantes portugueses, reservaram para si essa parcela do setor do transporte, representando a maioria dos condutores de veículos como, as carroças. O transporte manual de cargas e pessoas, por sua vez, estava a cargo principalmente dos

escravizados e libertos, os carregadores, formados em sua maioria por africanos. Na segunda metade do século, os carregadores negros tiveram no porto a possibilidade de manterem uma reserva em um mercado de trabalho que se tornava cada vez mais competitivo com a entrada intensiva de imigrantes. Segundo Maria Cecília Velasco e Cruz, os negros continuaram sendo, na segunda metade do XIX e início do XX, maioria entre a mão-de-obra do porto (CRUZ, 2000, p.274).

É importante ressaltar que os trabalhadores livres eram maioria entre os cocheiros e carroceiros, mas não os únicos. Existem evidências de escravizados entre esses trabalhadores. Nas posturas municipais, editadas em 1853, relativas a essa ocupação, estava prevista a participação de cativos, já que foi indicado que quando os infratores fossem escravos seria “substituída a pena de prisão simples pela de 15 dias com trabalho na Casa de Correção” (AGCRJ, Códice 57.4.3). Em 11 de fevereiro de 1833, por sua vez, Manoel José Mendes pretendia “propor a ensinar escravos tanto seus como alheios a boliar” (AGCRJ, Códice 6.1.43). Contudo, a participação de escravizados foi pequena se comparada com a dos livres, que representavam 95,4% dos cocheiros e carroceiros. O mesmo ocorria entre os carregadores, já que entre eles poderíamos encontrar o português Antonio Pedro de Mattos, por exemplo, que era carregador de caixa, branco, 23 anos, e foi preso em 20 de dezembro de 1870 por ser considerado vagabundo (APERJ, Casa de Detenção, 07). No entanto, o percentual de livres (1,1%) nessa função é muito menor do que o de escravizados (98,9%).

Esses diversos trabalhadores tinham que disputar o transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas do Rio de Janeiro no século XIX, fazendo com que conflitos fossem deflagrados. Segundo Mary Karasch, quando os comerciantes passaram a utilizar cavalos e carroças no lugar de carregadores escravos, os cativos protestaram a mudança na medida em que isso significava a perda da posição favorita deles enquanto negros ao ganho. A mudança também poderia significar sua venda para a zona rural, o que diminuiria a oportunidade de comprarem a própria liberdade, além da perda de certa liberdade de movimento vivenciada na zona urbana (KARASCH, 1975, pp.377-378).

As disputas ocorriam não só entre os carregadores e os cocheiros, mas, às vezes, entre os próprios carregadores. No dia 03 de maio de 1872, por exemplo, o *Jornal do Commercio* noticiava:

“Há dias os pretos ganhadores da praça das marinhas, que tem por costume carregar para terra a carne seca trazida de bordo dos navios em canoas e lanchas, exigiram aumento de 20 rs. [vinte réis] no preço por que faziam aquele serviço. Não querendo sujeitar-se a tal exigência, os donos da carne seca resolveram chamar trabalhadores brancos que incumbiram de fazer aquela descarga. Ontem [02/05/1872], ao meio-dia, quando se fazia a descarga na praça das Marinha, os pretos, em numero de 50, armados de cacetes, e um deles com uma foice, assaltaram os trabalhadores ocupados naquele serviço, que eram cerca de 12. Travou-se luta renhida, sendo alguns dos trabalhadores” atirados ao mar (Jornal do Commercio, 03/05/1872).

O trecho acima expôs conflitos entre carregadores brancos e negros pelos postos de trabalho, o que confere também um caráter racial à disputa. Este periódico não identificou se os brancos contratados eram imigrantes portugueses. Mas, de qualquer forma, ocorreu uma situação análoga à afirmação de Luiz Felipe Alencastro, no sentido de que a introdução de trabalhadores brancos fez com que se diminuísse a remuneração dos serviços antes executados pelos escravos ao ganho (ALENCASTRO, 1988, p.43). Por outro lado, embora no *Jornal do Commercio* não haja indicação se os negros presentes eram cativos ou libertos, o *Diário do Rio de Janeiro* afirmou que o ocorrido havia sido uma “parede à moda da Costa da Mina” (Cf. CRUZ, 2000, p.269). Se a informação do periódico estiver correta, os minas continuaram marcando presença no trabalho portuário na década de 1870. E, além disso, esse conflito revela um grau elevado de união e organização dos carregadores negros, maioria entre essa parcela do setor de transporte.

Embora palco de contendas, o serviço de transporte também foi um espaço de construção de redes de solidariedade. Era muito comum encontrar grupos de cocheiros e carroceiros portugueses que habitavam em um mesmo endereço. José Luis Machado e Antonio Silveira dos Santos, por exemplo, moravam, em 1848, na Rua da Ajuda n. 205, freguesia de São José (AGCRJ- Códice 57.4.13). No dia 27 de novembro de 1860, os carroceiros João Jacintho, Francisco Ignacio Morgado, Joaquim Mendes Godinho, Manoel Botelho e Manoel Pereira foram presos pelo subdelegado de Santana por serem suspeitos. Apesar dos sobrenomes não indicarem um grau de parentesco, todos os cinco moravam na Rua de São Pedro n.º4 (APERJ, Casa de Detenção, 4).

Esse foi um padrão encontrado também entre os portugueses identificados como ganhadores. Antonio Bernardo, Antonio Ferreira, Manoel José da Silva e José de Pinho moravam, em 1867, na Rua Fresca n.º9 (AGCRJ, Códice 44.1.27). Não foi possível identificar se os endereços indicados eram uma só residência, ou se tratavam de cortiços ou casa de cômodos. De qualquer forma, esse dado permite vislumbrar imigrantes que desempenhavam uma mesma função coabitando num mesmo endereço. Isto possibilitou um estreitamento dos laços de solidariedade que auxiliavam a superar as dificuldades do dia-a-dia.

Os espaços de convivência e solidariedade podem ter sido mais amplos e agregado um maior número de pessoas, como no caso da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, em que os imigrantes portugueses foram tidos como maioria entre os membros. Esta associação foi criada em 17 de abril de 1881, e constava no seu estatuto a função de “socorrer os associados e suas famílias” (Estatuto da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros. *Diário Oficial*, novembro 1906.). Assim como outras associações de cunho mutualista, ela era voltada para o auxílio de seus associados em caso de doença, invalidez, desemprego, etc.

Os escravos carregadores, entre eles os muitos africanos, também construíram suas próprias redes de solidariedade. Novamente encontramos o padrão de organização em

grupos, só que no caso específico dos carregadores eles estavam atrelados diretamente ao processo de trabalho. As narrativas dos viajantes permitem encontrar uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Os membros dos grupos, sempre com um líder escolhido entre eles, negociavam as tarefas a realizar, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, e, em alguns casos, uniam-se para compra da liberdade. Vê-se assim, possibilidades de existência totalmente diferentes das expostas por Marilene Silva. Ao invés da “divisão do seu grupo pela rivalidade da conquista diária que garantia o seu sustento” (SILVA, 1998, p.121), o trabalho surge como um espaço privilegiado para união e construção de laços de solidariedade entre os carregadores.

O setor de transporte foi, portanto, um espaço em que trabalhadores, em sua maioria africanos e portugueses, puderam criar e recriar suas identidades. Essas identidades eram reconfiguradas não só de acordo com os conflitos presentes no processo de trabalho, mas também com as solidariedades surgidas.

## Nota

<sup>1</sup> Artigo baseado na dissertação: TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de mestrado -

UFF, Niterói, 2007, que recebeu menção honrosa no concurso de monografia *Afonso Carlos Marques dos Santos/ 2008* (Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro).

## Bibliografia

- ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n.21, jul. 1988.
- ASSUNÇÃO, Mathias Röhrig. “From slave to popular culture: the formation of afro-brazilian art forms in nineteenth-century Bahia and Rio de Janeiro”. *Ibero Americana*, v. III, n. 12, 2003.
- BATALHA, Claudio H. M. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999.
- BARTH, Fredrik. “Grupos étnicos e suas fronteiras” in: Philippe Poutignat e Jocelyne Sreiff-Fenart. *Teorias da etnicidade*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia/ São Paulo: Edusp, 1989, 3v.
- ELTIS, David; RICHARDSON, David. “The structure of the Transatlantic Slave Trade, 1595-1867”. (unpublished paper presented to the Social Science History Meeting, 1995). *Apud*: MORGAN, Philip D. “The cultural implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, Americans Destinations and New World Developments”. *Slavery and Abolition*, v.18, n. 1, 1997.

FARIA, Sheila Siqueira de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, 2004.

FARIAS, Juliana Barreto Farias; GOMES, Flávio dos Santos e SOARES, Carlos Eugênio Libano. *No labirinto das nações. Africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico Atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

GOLDMACHER, Marcela. "Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)". in: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004.

\_\_\_\_\_. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813*. Dissertação de mestrado - UFF, Niterói, 2005.

JONES, Siân. *The archeology of ethnicity. Constructing identities in the past*. London: Routledge, 1997.

KARASCH, Mary C. "From porterage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850". In: S. L. Engerman e E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University, 1975.

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

LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. "Instruções e diário da viagem que fez pelo interior de África o governador, que foi, dos rios de Sena, o Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida, em 1798". in: *Textos para a história da África Austral (século XVIII)*. Lisboa: Alfa, 1989.

LOVEJOY, Paul E. "Ethnic designations of the slave trade and the reconstruction of the history of trans-Atlantic slavery". In: LOVEJOY, Paul; TROTMAN, David D. (ed.). *Trans-Atlantic dimensions of ethnicity in the african diaspora*. London, New York: Continuum, 2003.

MATOS, Artur Teodoro. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Mimeo, Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004.

FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de mestrado, UFRJ, 1997.

MOURA, Ana Maria da Silva. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

NEVES, Eduardo Neves Moreira. "As associações criadas pelos portugueses no Rio de Janeiro e futuro das comunidades portuguesas". Publicado no site: <http://www.euacontacto.com/opiniao/index.asp?chave=artigo&NewsID=7567>, em 25/07/2006.

OGBOMO, Onaiwu W. "Esan women traders na precolonial economic power". In: HOUSSE-MIDAMBA, Bessie; EKECHI, Felix K. (ed.). *African market and economic power. The role of women in African economic development*. Westport: Greenwood Press, 1995.

RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, EDUSP, 1975.

SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998.

SOARES, Luiz Carlos. "Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX". *Revista Brasileira de História*, n. 16. mar., ago.1988.

SOARES, Mariza de Carvalho. "O Império de Santo Eslébão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII". *Topoi*, n.4, 2002.

VITORINO, Artur Jose Renda. *Cercamento a brasileira: conformação do mercado de trabalho livre da corte das décadas de 1850 a 1880*. Tese de doutorado – Unicamp, Campinas, 2002.