

Escravidão e navegação fluvial: Identidades africanas na cidade do Rio de Janeiro e seus arredores

Slavery and inland navigation: African identities in the city of Rio de Janeiro and its surroundings

Nielson Rosa Bezerra

Professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), coordenador do Curso de Pós-Graduação em História da África e da Cultura Afro Brasileira na Fundação Educacional de Duque de Caxias (FEUDUC) e colaborador do Museu Vivo do São Bento (Caxias-RJ)
bezerranielson@hotmail.com

RESUMO: Neste artigo, apresento uma visão panorâmica da cultura dos comandantes, marinheiros, barqueiros e remadores empregados na navegação fluvial que se fazia na Baía de Guanabara, visando as conexões da cidade do Rio de Janeiro e seus arredores durante o século XIX. A pesquisa utilizou diferentes tipos de documentos, como relatos de viajantes, inventários e códices da Polícia da Corte, onde foi possível apurar indícios das identidades africanas representadas na cultura dos marinheiros, bem como identificar algumas das muitas conexões entre a cidade do Rio de Janeiro e o Recôncavo da Guanabara.

Palavras-chave: navegação fluvial, escravidão, identidades, comércio.

ABSTRACT: *In the following paper I present an overview of the commanders, sailors, boatmen, and rowers who worked in inland navigation within the Guanabara Bay, connecting the city of Rio de Janeiro to its vicinity in the 19th century. The research used several kinds of records such as travelogues, inventories and codices of the Royal Court's Police, where it was possible to sense signs of African identities represented in the maritime culture and to identify some of the many connections between the city of Rio de Janeiro and the region around the Guanabara Bay.*

Keywords: *inland navigation, slavery, identities, trade.*

O cenário da Guanabara: beleza natural, navegação e autonomia escrava

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. 26).

Desde o século XVI, as águas da Baía de Guanabara serviram de conexão entre a cidade do Rio de Janeiro e o mundo atlântico, sendo ocupada por inúmeras embarcações e suas respectivas tripulações, envolvidas no transporte de mercadorias e passageiros. Neste contexto, a cidade tornou-se a principal porta de entrada de africanos escravizados do centro-sul do Brasil, passando a ser também uma referência no processo de distribuição de mão de obra escrava para o interior. No mesmo contexto, a Baía de Guanabara tornou-se um espaço de conexão entre a cidade e o seu recôncavo, sendo a principal via de acesso a regiões como Niterói, São Gonçalo, Magé, Iguaçu, entre outras.

Como se vê, não eram apenas os trabalhadores empregados na navegação atlântica que ocupavam as águas da Guanabara, havendo também uma expressiva quantidade de trabalhadores empregados no comércio cotidiano, envolvidos no transporte de pessoas e de mercadorias entre o litoral e o interior mais próximo da província do Rio de Janeiro. Eram a beleza das montanhas e os contornos das praias que emolduravam o cenário de tráfico humano, onde se comercializavam homens, mulheres, jovens e crianças para serem empregados nas mais diferentes atividades e ofícios do regime escravista. Neste artigo, proponho acentuar as contradições entre as belezas naturais e a exploração do trabalho escravo nas águas da Baía de Guanabara, considerando-se a diversidade da mão de obra africana naquele contexto. É bem sabido que as relações escravistas não se restringiam ao espaço da cidade, mas ganhavam novos contornos e espaços, caracterizando as complexidades do regime escravista e suas repercussões na formação da sociedade brasileira.

A cidade do Rio de Janeiro, em seus 450 anos de existência, tem sido caracterizada pelas belezas naturais formadas pelo conjunto entre as montanhas e os contornos de suas praias. Para os viajantes do século XIX, as belezas naturais da Baía de Guanabara eram uma motivação e provocavam o entusiasmo de se conhecer e vivenciar as experiências da vida tropical. Entretanto, o mesmo entusiasmo também era provocado pela diversidade cultural e pela multiplicidade de trabalhadores e seus ofícios espalhados por todos os cantos da cidade,

incluindo as águas da Guanabara. A maior parte desses viajantes não se restringiu às ruas da cidade de São Sebastião, encontrando nas viagens ao interior do Brasil os caminhos para completar suas vivências e experiências, muitas vezes em busca de conhecimento sobre a história natural de um Brasil tropical. Com isso, seus registros oferecem ainda hoje uma visão panorâmica das belezas naturais, das atividades produtivas e da vida cotidiana do Brasil durante aquele período. Assim, o interesse aqui será descrever e analisar os relatos de diferentes viajantes sobre a cidade do Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara e seu recôncavo, buscando compreender como o regime escravista integrava essas diferentes regiões, tornando-as uma extensão da outra por meio de um complexo processo de conexão protagonizado pelos marinheiros, barqueiros e remadores africanos que trabalhavam nas embarcações utilizadas na navegação fluvial que desembocavam nas águas da baía durante o século XIX.

Desse modo, a viagem para o interior partindo da cidade tinha como primeiro destino o recôncavo da Guanabara, seus portos fluviais e suas freguesias, geralmente acompanhadas de uma movimentação comercial, uma vez que naquelas localidades se fazia o entreposto das mercadorias que circulavam entre o litoral e o interior da província do Rio de Janeiro. O missionário norte-americano Daniel Kidder, em 1822, iniciou uma dessas viagens, deixando registros sobre o porto do Rio de Janeiro, a travessia da Baía da Guanabara e os portos fluviais do recôncavo:

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 à sua subsistência. (...) 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 diziam ser perfeitos conhecedores de todos os portos da baía (KIDDER, 1972, 145-146).

Kidder relatou diferentes características dos barqueiros escravizados que trabalhavam nas embarcações empregadas na Baía de Guanabara, visando as conexões da cidade e seus arredores. Segundo ele, os barqueiros eram muitos, havia concorrência entre eles, variando o tipo de embarcação, a necessidade do cliente e o local para onde desejava se deslocar. Contudo, o viajante americano também apontou para a dinâmica da exploração do trabalho escravo de acordo com os ofícios de barqueiros e marinheiros. De acordo com Kidder, aquelas pessoas, mesmo na condição de escravizados, recebiam autonomia de trabalho, de deslocamento espacial para além dos limites da cidade, muitas vezes chegando aos lugares mais recônditos da província. Entre os trabalhadores que ofereciam seus serviços, a comitiva do missionário americano alugou um bote com dois remadores que se diziam conhecedores de todos os

portos da baía. Isso significa que a autonomia era cotidiana e recorrente, acumulada nas inúmeras viagens realizadas entre os portos da Guanabara.

Juliana Barreto Farias apontou a presença de escravos fugidos que se passavam por pombeiros na região portuária da cidade, sobretudo nas praias da Saúde e do Valongo, mas que também fugiam pelo recôncavo, passando-se por mascates e visitando as diferentes engenhocas. Em outras ocasiões, esses africanos escravizados também se passavam por marinheiros em Porto das Caixas ou Iguazu (FARIAS, 2011, pp. 175-193). Por sua vez, Ynaê Lopes dos Santos (2011, pp. 85-100) analisou o caso dos africanos Sivestre e Domingos, presos pela Polícia da Corte na Praia Formosa, enquanto abasteciam a canoa que os levariam de volta para o quilombo de Iguazu, onde viviam já por algum tempo. De acordo com a autora, aquela era uma das frequentes viagens realizadas para comercializar as mercadorias produzidas pelos quilombolas, sugerindo que aqueles indivíduos mantinham familiaridade com a vida urbana por meio da estreita conexão entre a cidade do Rio de Janeiro e as freguesias rurais de seus arredores.

O envolvimento de milhares de africanos empregados como marinheiros, barqueiros e remadores na navegação fluvial que conectava o recôncavo e a cidade provocava uma perspectiva de invisibilidade, facilitando as fugas e o trânsito dessas pessoas naquele circuito. Além da constante vigilância e da repressão policial pelas ruas da cidade, percebe-se uma tentativa de controle dos trabalhadores da Baía de Guanabara, de forma que fosse possível extinguir ou minimizar situações como as anteriormente descritas. De acordo com a Polícia da Corte, os juízes de paz das freguesias da cidade e do recôncavo deveriam apresentar uma lista de todas as embarcações, sendo estas identificadas pelo seu modelo e o tipo de serviço a que se destinavam. Do mesmo modo, a lista deveria ser acompanhada de uma relação da tripulação de cada embarcação. Os comandantes das embarcações (arrais), por exemplo, além dos nomes, deveriam também ter suas descrições físicas registradas, de modo que fosse possível antever qualquer tentativa de burlar a ordem estabelecida. Sobre mascates e quitandeiros do mar, ainda era preciso que as embarcações fossem inspecionadas cotidianamente, uma vez que estas seriam consideradas suspeitas e sujeitas a averiguações¹.

A autonomia dos escravos barqueiros descrita por Kidder desvela uma lógica de rebeldia, uma vez que escravos fugiam e se passavam por pequenos comerciantes e mascates, utilizando o tumultuado cotidiano da navegação fluvial da Guanabara e seus arredores para se tornarem invisíveis aos mecanismos de controle e repressão da sociedade escravista. Em muitos casos, os quilombolas que viviam nos arredores da cidade se passavam por barqueiros e comerciantes – nada fora do normal, se já não fossem esses foragidos do trabalho escravo. Contudo, o controle e a repressão estavam organizados com a intenção de conter os abusos e as resistências ao regime da escravidão. Para isso, todas as embarcações deveriam ser enumeradas, caracterizadas, e seus tripulantes, identificados. Desse modo, seria possível conter situações como aquelas protagonizadas por Silvestre e Domingos.

O recôncavo da Guanabara era extenso, sendo possível identificar diferentes portos, referências para as inúmeras embarcações que conectavam a cidade com várias freguesias rurais dos seus arredores. De acordo com Kidder (1972, p. 158), os portos principais da baía eram Magé, Piedade, Estrela e Iguaçú. Porém, a documentação tem demonstrado uma multiplicidade de portos: além daqueles geralmente mencionados pelos viajantes, foi possível identificar a Praia Grande de Niterói, Porto das Caixas, Guia de Pacobaíba, Pilar, Inhomirim e Sarapuí, entre outros. Além disso, o porto da cidade do Rio de Janeiro também se multiplica, aparecendo pontos onde atracavam e desatracavam as embarcações, como Botafogo, Porto dos Ingleses, Saúde, Gamboa, Irajá e Caju, entre outros².

Desse modo, percebe-se um Rio de Janeiro ainda mais plural do que a historiografia vem apresentando. O porto de embarque de mercadorias e de desembarque de africanos poderia ser mais do que aquele originalmente identificado na Praia dos Mineiros. É possível que muitos desembarques ilegais de africanos ocorridos depois de 1831 tenham acontecido na própria cidade ou nos seus arredores próximos, uma vez que a multiplicidade de portos também significava dificuldade para se fiscalizar, facilitando as atividades dos traficantes e mercadores desejosos de contornar os impedimentos legais sobre o comércio de africanos. Não é difícil imaginar que não eram apenas a raia miúda, alguns quilombolas e escravos fugidos que se aproveitavam das dificuldades do sistema de controle estabelecidos pelo Estado brasileiro durante o século XIX.

As conexões entre o recôncavo e a cidade do Rio de Janeiro também se faziam presentes no âmbito da classe senhorial. Muitos proprietários de fazendas do recôncavo mantinham negócios e sobrados na cidade, tornando possível a convivência das diferentes realidades do mundo urbano mesmo que, em muitos casos, fossem as atividades rurais as principais fontes de recursos dessas pessoas. Em 1814, Manoel Gomes Cardoso era proprietário de 97 escravos. Residente na Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Inhomirim, na fazenda Anhangá, situada às margens do rio Saracuruna, tinha outra fazenda, de menor porte, nas proximidades do Porto da Estrela. Seus escravos estavam distribuídos entre suas fazendas e nos negócios que mantinha na Corte: 25 ficavam na cidade, 72 nas fazendas. Este senhor também tinha embarcações, carros de transporte e pequenas casas e sobrados na cidade. Desse modo, as atividades comerciais que Cardoso mantinha na cidade, bem como a produção rural de suas fazendas, o tornavam alguém acostumado com o trânsito entre diferentes espaços geográficos, seja pessoalmente, seja por meio de trabalhadores que viviam a serviço de seus interesses³.

O inventário do comendador Bento Domingues Vianna, distinta figura política da vila de Iguaçú, demonstra a lógica de muitos proprietários residentes no recôncavo da Guanabara, que, além de seus escravos ligados às atividades rurais, também mantinham outros trabalhadores escravizados em atividades na cidade ou, pelo menos, na navegação fluvial que conectava as duas localidades. No caso de Bento Domingues Vianna, sua casa de vivenda de frente para o porto do Iguaçú era ladeada por galpões que serviam para armazenar

o café produzido serra acima. Muitos de seus trabalhadores escravizados eram empregados naqueles armazéns, trabalhando no processo de estocagem daquela importante mercadoria. Contudo, seus escravos mais bem avaliados foram os africanos barqueiros, responsáveis pela condução das embarcações em direção à cidade do Rio de Janeiro ou a outras localidades do recôncavo. Considerando-se que o comendador também tinha sobrados localizados nos Arcos do Teles, ao lado da Alfândega, próximo à região portuária, é possível que os mesmos barqueiros também tivessem contato com os demais escravos do comendador que viviam na cidade⁴.

As atividades dos escravos da cidade pertencentes aos fazendeiros do recôncavo poderiam ser diversas, como diversas também poderiam ser as autonomias de circulação desses indivíduos. De acordo com Ynaê Lopes dos Santos (2011, p. 97), havia senhores que viviam no recôncavo e solicitavam licença para que seus escravos pudessem trabalhar ao ganho nas ruas da cidade. Por volta de 1842, o senhor José Felix, morador de São João de Meriti, solicitou licença para seu escravo Pedro Crioulo trabalhar ao ganho. Não se sabe se vivia em residência de propriedade de seu senhor, mas o certo é que o escravo Pedro Crioulo vivia na rua da Quitanda, no Centro da cidade, bem próximo ao porto.

No Rio de Janeiro oitocentista, os senhores obtinham privilégios, mantinham diferenciais que os distinguiam dos demais componentes daquela sociedade. Entretanto, era o trabalho escravo que os mantinha e garantia a prosperidade de seus negócios. Assim, eram os proprietários de escravos os maiores interessados na circulação dos trabalhadores escravizados, uma vez que os serviços feitos por estes levavam ao enriquecimento de seus senhores. Em contrapartida, era o Estado responsável por criar leis e mecanismos de controle da massa de escravizados que circulavam pelas ruas e navegavam pelas águas da Guanabara, muitas vezes atravessando os limites da cidade e também circulando por outros espaços de seus arredores.

A questão remete aos períodos de ausência, nos quais muitas vezes os africanos e crioulos escravizados ficavam distante das vistas de seus senhores. Pedro Crioulo, por exemplo, vivia na cidade, enquanto seu senhor vivia no recôncavo. Isso significa que, por mais fácil que fosse o deslocamento entre o recôncavo e a cidade, essas viagens não eram feitas todos os dias. Embora escravizado, Pedro Crioulo não estava sob o olhar senhorial cotidianamente. O botânico 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 e 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 caminho) (BUNBURY, 1981, pp. 51-52).

As viagens não eram rápidas o suficiente para serem feitas várias vezes ao dia, o que não significa que muitos barqueiros e remadores não as fizessem diariamente. Contudo, considerando-se o tempo de organização da tripulação e preparo de todos os equipamentos, somado ao tempo necessário para cruzar toda a extensão da Guanabara, era trabalho para um dia inteiro. É possível que muitas vezes as embarcações ficassem de um dia para o outro em determinada localidade, considerando-se o tempo de embarcar mercadorias ou aguardar clientes para serem deslocados de um lado para o outro.

Navegação fluvial, embarcações e tipos de serviço

As perspectivas levantadas a partir do olhar dos viajantes possibilitam pensar a diversidade social e, sobretudo, as diferentes atividades comerciais ocorridas na dinâmica da navegação fluvial da Guanabara. De acordo com os registros da Polícia da Corte e do Arsenal de Marinha, havia 747 embarcações empregadas nas águas da Guanabara e nos seus rios adjacentes, responsáveis pelas atividades de transporte entre a cidade e o recôncavo. Eram, pelo menos, 25 tipos de embarcações, entre elas catraias, canoas, botes, bangulas, faluas, barcos, saveiros e lanchas. Os serviços prestados também eram variados, como fretes, pesca, descargas, cargas e quitandas. De modo geral, as embarcações de fretes eram as mais requisitadas, pois serviam para o transporte de pessoas e mercadorias⁵. Em suas memórias, o viajante inglês George Gardner registrou a caracterização de uma dessas embarcações:

O barco em que viajamos é de um tipo muito comum no porto e muito utilizado para transportar mercadorias ao fundo da baía e trazer, de lá para o Rio, produtos do interior. Também é utilizado em viagens de passeio dos frequentadores das ilhas e praias da baía. Chama-se falua de passeio e tem tripulação de seis remadores e um timoneiro intitulado patrão. Este, que quase sempre é o dono, é, em geral, de origem portuguesa. Na falua há dois mastros, cada um dos quais com uma grande vela; a popa é coberta e fechada por cortinas (...). As faluas alugam-se a preço de dezoito xelins, por um dia inteiro (GARDINER, 1975, pp. 33-34).

Além do serviço de transportes, as águas da Guanabara também eram utilizadas para outras atividades. A pescaria era largamente praticada, sendo a freguesia da Praia Grande o principal lugar de concentração daquelas embarcações dedicadas a essa atividade. Algumas “canoas de pescar” eram registradas como “canoa de ajuda”. Normalmente, a primeira tinha tripulação registrada, mas na segunda não havia qualquer marinheiro registrado. É possível que se tratasse de uma precaução para que não faltasse espaço nos dias de boa pescaria. Outra peculiaridade era o “mestre de rede”, indicando o responsável pela embarcação.

Também havia os chamados saveiros ou barcos de descarga. Como a envergadura de muitas embarcações não permitia uma aproximação com o cais, elas precisavam ser auxiliadas por outras, menores, capazes de transportar pessoas e mercadorias. O serviço de descarga se fazia necessário, pois evitava o risco de encalhe das embarcações maiores.

A cidade do Rio de Janeiro tem sido caracterizada por uma escassez de água potável que marcou sua história na longa duração. No período colonial e no século XIX, foram muitos os esforços para manter o abastecimento de água no Rio de Janeiro. Muitos aquedutos e chafarizes, atualmente edificações que embelezam a paisagem urbana, no passado foram fundamentais para minimizar os problemas hídricos da cidade. Considerando esse raciocínio, chama atenção a presença das canoas de água entre as embarcações autorizadas a circular pela Baía de Guanabara. Concentradas na região da Gamboa, eram responsáveis por transportar água das fontes naturais dos arredores para a cidade. Viajantes como Debret registraram as reuniões de escravos em torno de fontes e chafarizes como cenas cotidianas da cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Também é possível mencionar historiadores que trataram a atividade de buscar água nas fontes e chafarizes como uma espécie de pedagogia a que determinados escravos eram submetidos para serem treinados nas “atividades de rua” que poderiam oferecer vantagens para senhores e cativos (GRAHAM, 1992).

Identidades africanas nas águas da Guanabara: remadores, comandantes, barqueiros e marinheiros

Os diferentes tipos de embarcações oferecem uma dimensão da diversidade das atividades econômicas desenvolvidas no processo de navegação fluvial que conectava a cidade do Rio de Janeiro e seus arredores. Mas quem eram as pessoas envolvidas diretamente nesse processo? Os remadores e os barqueiros que atravessavam a Baía de Guanabara também foram descritos pelos viajantes europeus que alugaram seus serviços ao longo do século XIX. Muitas vezes, o etnocentrismo europeu se fez presente, caracterizando os trabalhadores escravizados de forma pejorativa, sem qualquer menção à importância do trabalho dessas pessoas. Um exemplo desse tipo de descrição pode ser encontrado nas palavras de Adèle Toussaint-Samson:

Gordos vendeiros portugueses tiravam 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 e desembarcar em Piedade (TOUSSAINT-SAMSON, 2003, p. 15).

Embora fossem palavras com forte teor etnocêntrico, marcado pelo desconforto de realizar aquela viagem acompanhada de pessoas que não estavam inseridas em um contexto social semelhante, as palavras acima também revelam o quanto o transporte entre a cidade e o recôncavo poderia ser plural, no sentido das diferenças sociais ali representadas. Homens livres, libertos e escravos compartilhavam o espaço das embarcações com mercadorias de diferentes tipos. As embarcações guardavam um ambiente favorável para se pensar uma

síntese das diferenças sociais concentradas no cotidiano das pessoas que precisavam navegar por aquele trajeto.

Os remadores eram trabalhadores que realmente provocaram o interesse dos viajantes europeus que utilizaram seus serviços. Em alguns casos, a atenção dada às belezas naturais da Baía de Guanabara era menor se comparada ao desempenho dos trabalhadores empregados naquele ofício. Gardner (1975), por exemplo, afirmou que os tripulantes empregados na navegação entre a Guanabara e seus arredores eram, em geral, fortes e musculosos. Normalmente sentavam-se em um banco e utilizavam os pés para dar apoio, enquanto levantavam o tronco para remar. O movimento era acompanhado por um canto que expressava certa melancolia, mas que oferecia um compasso necessário para o ritmo em que o trabalho deveria ser realizado.

Do mesmo modo, Charles Bunbury descreveu o trabalho dos remadores, oferecendo detalhes sobre a prática desse ofício:

Os negros têm um modo esquisito e aparentemente desajeitado de remar; em cada remada, eles não só se levantam dos assentos como ficam de pé sobre o barco em frente deles, e então se jogam para trás em posição de quem se senta, de modo a dar remada com todo o ímpeto do seu peso. Pode-se imaginar que os seus remos são pesados e difíceis de manejar, e seu progresso, lento (BUNDURY, 1981, pp. 114-115).

Os relatos de viajantes são valiosos em qualquer processo investigativo do passado. Entretanto, não se pode confiar cegamente neles. É preciso questionar, problematizar ou confrontar as falas deles com outras fontes que ofereçam uma dimensão diferente do mesmo contexto. Desse modo, as matrículas das embarcações da Baía de Guanabara, registradas na Polícia da Corte, são fundamentais para a melhor compreensão das identidades multiculturais representadas por aqueles trabalhadores, sobretudo os remadores e barqueiros.

A Polícia da Corte registrou 2.740 pessoas distribuídas em 744 embarcações, contando com os remadores, marinheiros, barqueiros e arrais empregados na navegação fluvial da Baía de Guanabara que conectava a cidade do Rio de Janeiro aos seus arredores. Desses, 2.311 eram africanos, correspondendo a aproximadamente 84,5% do contingente de trabalhadores. Contudo, esses africanos não representavam uma identidade específica, mas inúmeras identidades que viviam nas fronteiras da etnicidade, como bem apontou Fredrick Barth. Segundo ele, os regimes coloniais favoreciam a aproximação social, suscitando o contato entre pessoas de diferentes grupos étnicos, mesmo que não ocorresse um completo entendimento do que os tornava diferentes. Assim, as restrições que normalmente operam nas relações interétnicas são minimizadas, oferecendo mais clareza sobre as complexidades dessas sociedades (BARTH, 2000, p. 64).

Os africanos vieram para o Rio de Janeiro e formaram grupos identitários diversos que, para sobreviver, precisavam manter suas tradições, bem como construir novos laços sociais favoráveis ao convívio com pessoas de diferentes origens. Contudo, é preciso lembrar que

a condição de escravizados não impediu a construção de identidades próprias e que elas sofreram variações de acordo com a época e o contexto. A necessidade de renovação do estoque de africanos fez com que o perfil do tráfico atlântico variasse, e que indivíduos de diferentes partes da África tenham sido desembarcados no decorrer do tempo. Levando em conta esse raciocínio, para além da diversidade, o cativo e os ofícios nos quais estavam empregados também poderiam ser considerados como fatores de preponderância na construção de identidades individuais e coletivas.

Assim, os africanos estavam inseridos na hierarquia da sociedade escravista como membros de grupos específicos que poderiam ser distinguidos por uma irmandade religiosa, por um ofício muito específico – como o dos barqueiros – ou por fazerem parte da tripulação de uma determinada embarcação. Com isso, entende-se que as denominações encontradas nas fontes são mais que simples nomenclaturas, pois se trata de elementos de um sistema de classificação que era utilizado no cotidiano escravista (SOARES, 2002).

No caso das equipagens das embarcações na Baía de Guanabara, seus membros eram identificados como barqueiros, remadores, arrais ou marinheiros. Contudo, em suas matrículas, as nações africanas eram indispensáveis para a caracterização de cada indivíduo registrado. Tratava-se de pessoas reconhecidas por um ofício que, por si só, já oferecia uma distinção naquela sociedade, uma vez que trabalhavam nas águas da Guanabara, mas especificamente na navegação fluvial voltada para a conexão com o recôncavo. Além disso, essas pessoas eram identificadas entre si, tendo a nação e as características individuais registradas, de forma que fosse possível estabelecer um diferencial mais apurado entre elas.

Mesmo quando os comandantes das embarcações não eram escravos, os africanos apareciam regularmente como remadores. Este era o caso do barco de frete do juiz de paz da Freguesia de Itambi, mais precisamente no Porto das Caixas, cujo mestre da embarcação era Sebastião Mouro, de origem turca, com 44 anos de idade, além de ser branco alto, ter olhos e cabelos pretos, e barba grande. Naquela embarcação eram remadores os africanos João Moçambique e Francisco Moçambique⁶. Em algumas embarcações de propriedade ou comandadas por austríacos (que possivelmente obtiveram sua entrada e sua permanência no Brasil em função dos acordos que envolveram o casamento de D. Pedro I), também havia a presença de Antônio Cabinda dividindo a tarefa de remador com Thomas, um austríaco. Em 1829, ambos trabalhavam a serviço de Luis Nicolau, natural da Áustria, morador de Praia Grande, proprietário de dois botes de quitanda, onde também exercia a função de comandante⁷.

É certo que os africanos estavam em condição subalterna, pois, além de remadores – uma posição de inferioridade na hierarquia funcional das embarcações –, também eram escravos e carregavam consigo todas as implicações da condição de cativo no Brasil. Porém, a descrição demonstra a autonomia de trânsito que aquelas pessoas mantinham entre a cidade do Rio

de Janeiro e seus arredores. O contato com turcos e austríacos representa bem a dinâmica multicultural da navegação na Guanabara e na rede fluvial que lhe estava conectada.

Embora tenha me preocupado em apontar a pluralidade cultural dos trabalhadores da Guanabara, incluindo o contato de africanos com imigrantes de diferentes regiões da Europa, a parte mais expressiva daqueles marinheiros, barqueiros, remadores e comandantes era formada por africanos. Assim, é possível pensar na diversidade de culturas africanas representada nas águas da Guanabara. Para se ter uma ideia, entre os 323 comandantes de embarcações (nem todas as embarcações foram registradas com seu comandante), 119 eram africanos (37%). Desse modo, percebe-se o quanto os africanos dominavam o comando das embarcações. Dos 2.417 remadores, barqueiros ou marinheiros, 2.192 eram africanos (quase 91%), ficando bem clara a importância do trabalho dessas pessoas no cotidiano da navegação fluvial da Guanabara e seus arredores.

A diversidade das nações africanas registradas para identificar os membros de cada tripulação era muito acentuada. Uma visão panorâmica sobre as informações obtidas na Polícia da Corte permitiu a identificação de pelo menos 31 diferentes identidades, incluindo as grandes procedências do tráfico, como moçambiques, benguelas e cabindas, e nações reconhecidas como minoritárias na população escrava da cidade do Rio de Janeiro, como calabar, baca, mussá e mufumbi, entre outras.

É possível explicar a concentração de moçambiques, benguelas e cabindas entre os marinheiros africanos que trabalhavam na Guanabara em um período do século XIX em função da própria dinâmica global do tráfico, já que indivíduos dessas nações e procedências eram abundantes no Rio de Janeiro. Para pensar sobre a concentração de tripulantes identificados por essas nações, podemos pensar nas possibilidades de se utilizar o conhecimento de alguns indivíduos sobre a navegação fluvial antes mesmo de atravessar o Atlântico. Jaime Rodrigues (2005, p. 188) apontou que a presença de marinheiros de determinadas etnias africanas nas tripulações se dava pelo interesse dos oficiais europeus em função das habilidades que eles traziam consigo. Os cabindas, por exemplo, eram muito apreciados pelos capitães portugueses, uma vez que, em geral, já traziam experiência nas atividades de cabotagem na região ao norte de Angola.

Além disso, havia inúmeras nações e procedências registradas para identificar os trabalhadores embarcados da Baía de Guanabara. Mesmo com uma quantidade bem reduzida desses grupos minoritários (não representavam nem 2% do total daquelas pessoas), a variedade de nações era muito grande, o que também indica a diversidade étnica da população africana do Rio de Janeiro. Entre os barqueiros da Guanabara, isto não seria diferente. Segundo Mariza Soares (2002), esses pequenos contingentes mostram que a procedência (nação) era um componente importante na identificação do escravo, sendo necessário manter cuidadoso olhar para todos os grupos identitários, mesmo para aqueles com poucos ou apenas um representante.

Considerações finais

A cultura dos marinheiros, barqueiros e remadores da cidade do Rio de Janeiro e seus arredores estava marcada pelas identidades africanas introduzidas no Brasil pelos muitos africanos comercializados no tráfico atlântico de escravos. Nesse contexto, as identidades eram estabelecidas por meio de uma forte resignificação de signos africanos mantidos e transformados por aquelas pessoas, mesmo que vivessem, muitas delas, na condição de escravizados. Essas resignificações ganhavam maiores proporções quando ocorriam entre representantes de culturas diferentes que precisavam conviver em um mesmo espaço, que poderia ser um canto da cidade, uma freguesia rural ou uma embarcação.

Entre os trabalhadores empregados na navegação fluvial do Rio de Janeiro e seus arredores, os africanos concentravam a maior parte da população, com destaque para as nações mais corriqueiras do tráfico, mas com a presença de procedências minoritárias, formando um emaranhado de nações que oferecia a diversidade cultural característica do cotidiano daquelas pessoas. Os remadores que, no olhar dos viajantes, eram vistos com uma perspectiva de unidade étnica, geralmente descritos como negros, de fato eram muitos e de origens diversas, que utilizavam aquele ofício em comum como uma miragem das identidades que carregavam consigo ao longo de suas vidas.

As viagens para o recôncavo eram corriqueiras e cotidianas, embora se gastassem até seis horas para cada trecho. Isso fazia com que os escravos envolvidos nessas atividades tivessem um elevado grau de autonomia. Não era incomum ter apenas africanos escravizados nas embarcações responsáveis por atravessar a Guanabara e contornar os rios que conectavam a cidade e seus arredores. Havia casos de retornos mais demorados, às vezes, por terem que esperar mercadorias e passageiros atrasados. Desse modo, a cultura representada neste artigo demonstra autonomia e diversidade que os africanos mantinham ao longo de sua trajetória sob a condição escrava. Para isso, os mecanismos de controle social por meio da matrícula e das averiguações de embarcações pelas autoridades constituídas se faziam necessários, o que permitiu o registro das principais informações aqui analisadas.

Notas

¹ Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832.

² Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832.

³ Arquivo Nacional. Inventário de Manoel Gomes Cardoso. Maço 451. Processo 8640. Juízo de órfãos. Inhomirim, 1814-1818.

⁴ Centro de Memória, Pesquisa e Documentação de História da Baixada Fluminense. Inventário do

Comendador Bento Domingues Vianna. Vila de Iguaçu, 1869.

⁵ Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832.

⁶ Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832, p. 71.

⁷ Arquivo Nacional. Polícia da Corte. Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829-1832, 10.

Referências Bibliográficas

- BARTH, Fredrick. "Os grupos étnicos e suas fronteiras". In: *O Guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2000.
- BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês do Rio de Janeiro a Minas Gerais (1833-1835)*. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.
- FARIAS, Juliana Barreto. "Pombeiros e pequeno comércio no Rio de Janeiro do século XIX". In: SOARES, Mariza Carvalho e BEZERRA, Nielson Rosa (Orgs.). *Escravidão africana no Recôncavo da Guanabara (séculos XVII-XIX)*. Niterói: EdUFF, 2011, p. 175-193.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- GRAHAM, Sandra Lauderdale. *Proteção e obediência: criadas e patrões no Rio de Janeiro (1860-1910)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil (Províncias do Sul)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Histórica Brasileira, 1972.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1941.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. "Viver na rua, viver a rua: usos e práticas da moradia escrava na Guanabara oitocentista". In: SOARES e BEZERRA (Orgs.). *Escravidão africana no Recôncavo da Guanabara (séculos XVII-XIX)*. Niterói: EdUFF, 2011, pp. 85-100.
- SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Capivara, 2003.

Recebido em 25/03/2015

Aprovado em 08/04/2015





Dossiê:
Negociações Municipais:
trabalho na cidade

