

# **“Embarca agora a primeira vez”: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX**

## **“Boarding now for the first time”: sailors in the Lisbon-Rio de Janeiro route on the 18th and 19th centuries**

Jaime Rodrigues

Professor de História do Brasil, Departamento e Programa de Pós-Graduação  
em História/EFLCH/Universidade Federal de São Paulo (Unifesp).

Investigador do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto<sup>1</sup>.

jaime.rodrigues@unifesp.br

**RESUMO:** Analiso aqui os registros de tripulações de navios mercantes empregados na rota Lisboa-Rio de Janeiro no período assinalado. Destacada a importância do porto do Rio de Janeiro no contexto dos domínios portugueses, o objetivo é salientar a relevância das fontes representada por esses registros para uma história social da vida no mar. Três aspectos são apontados no texto: as práticas de batismo das embarcações, sobretudo no aspecto religioso; o perfil das gentes do Rio de Janeiro empregadas nas tripulações, considerando cor e condição social; o perfil do conjunto dos marinheiros engajados nessa rota comercial, tendo em vista a naturalidade, o tamanho das equipagens, a tipologia das embarcações, a idade, o tempo de serviço e as funções desempenhadas a bordo por oficiais e marinheiros comuns.

**Palavras-chave:** História Marítima, marinheiros, trabalho.

**ABSTRACT:** *Analysis of the crew registries of merchant ships, employed in the Lisbon-Rio de Janeiro route, on the aforementioned period. After emphasizing the importance of the Rio de Janeiro port in the context of the Portuguese territories; the goal is to stress the relevance of these records as sources for a social history of the life at sea. Three aspects are indicated in the paper: the practice of christening the ships, mostly concerning the religious aspect; the profile of the people employed in the ships, considering their color and social condition; the profile of the group of sailors engaged in this commercial route, taking into account their origin, the size of the crews, the types of vessels, the age, time in service, and tasks performed on board by officials and common sailors.*

**Keywords:** *Maritime History, sailors, labor.*

Um ímpeto estatal de produção de registros sobre os indivíduos pode ser notado no Portugal da segunda metade do século XVIII. Diversos historiadores chamaram a atenção para a profusão de leis e regulamentos editados no reinado de D. José I, com providências múltiplas e oriundas do governo sob as ordens de Sebastião José de Carvalho e Melo, então conde de Oeiras e futuro marquês de Pombal. Naquela altura, legislava-se abundantemente sobre o comércio, as finanças da monarquia, as artes fabris e também acerca de muitos assuntos relacionados aos domínios coloniais (AZEVEDO, 2004; FALCON, 1982; MAXWELL, 1996; MONTEIRO, 2008).

No caso do comércio e dos domínios coloniais, destaco os regulamentos referentes às embarcações mercantes. Havia ordens expressas proibindo “a passagem das gentes ao Brasil” e que também tinham por alvo fazer com que capitães e mestres não mais recebessem

por marinheiro, grumete ou moço, ou debaixo de qualquer outro pretexto, pessoa alguma que se não a legitime, mostrando a identidade da sua pessoa e de seus pais e pátria, e justificando que é da profissão marítima e que tem residido dentro deste Reino pelo menos três anos contínuos e sucessivos<sup>2</sup>.

Quem mentisse sobre sua condição estaria sujeito a seis anos de degredo em Angola e à “inabilidade” para navegar ou exercer qualquer emprego no Real Serviço<sup>3</sup>.

Essa espécie de reserva de mercado de trabalho para marujos portugueses não era novidade no Reino. As Ordenações Filipinas já proibiam esses homens de se empregarem em “nenhumas navegações, nem Armadas (...) fora de nossos Reinos e Senhorios”, pois “em nossos Reinos tem bem em que ganhar suas vidas em nossas Armadas e navegações, não há razão que sendo nossos naturais, façam em outra parte as ditas navegações (...)” (*Código Philippino*, 1870, p. 1247). Nova, portanto, era a forma de controle da circulação das gentes: a partir de 11 de maio de 1767, começaram a ser feitas listas das tripulações “com os nomes, idades e sinais dos nelas conteúdos”<sup>4</sup>.

O Rio de Janeiro era o destino de muitas dessas embarcações que transportavam gentes e mercadorias entre os portos do Atlântico, oceano privilegiado na reconfiguração dos domínios lusos a partir da Restauração de 1640, em um processo já bem mais avançado durante a época pombalina (BICALHO, 2003; CAVALCANTI, 2004). No século XVIII, o porto do Rio de Janeiro tornara-se um importante articulador da economia do Atlântico Sul e do comércio colonial português.

A partir de meados do setecentos, o Rio de Janeiro firmara-se como o principal porto do Brasil. Ainda que o período tenha assistido ao declínio da mineração, houve um recrudescimento no tráfico de africanos, estimulado pela agricultura em Minas Gerais, nos Campos dos Goytacazes e no vale do Paraíba fluminense, além das atividades da cidade que incrementaram o movimento comercial. Com a chegada da Corte portuguesa em 1808, o Rio de Janeiro assumiu, para não mais perder, a condição de principal porto dos impérios lusitano e brasileiro.

Na avaliação de Corcino Santos, cerca de 30 navios eram empregados todos os anos no transporte de cargas entre o Rio de Janeiro e Lisboa na segunda metade do século XVIII (SANTOS, 1993, p. 221). De Lisboa vinham mercadorias produzidas no Reino ou dali importadas de outras partes da Europa:

As importações de Portugal consistem em bacalhau, azeite de oliva, arroz, farinha de trigo, vinagre, sal, aguardente, cebolas, tecidos, instrumentos, produtos europeus reexportados, tais como tecidos de luxo, renda, passamanaria da França, lãs, equipamentos para engenhos e minas, ferragens, cutelaria, vestimentas, laticínios da Inglaterra e da Dinamarca, porcelana e sedas do Oriente (SANTOS, 1993, pp. 130-131).

Os dados mencionados até aqui, colhidos na historiografia, afirmam a importância da navegação de longa distância para a economia de Portugal e seus domínios, e a centralidade do porto carioca nesse processo. Desse ponto de partida, pretendo apresentar um perfil dos navios e dos tripulantes que circularam entre o Reino e o Rio de Janeiro da segunda metade do século XVIII até as primeiras décadas do século XIX. As indagações foram lançadas às fontes seriais representadas pelos livros de registros de matrículas das tripulações, e o universo abrange 37 viagens de Lisboa ao Rio de Janeiro entre 1767 e 1821<sup>5</sup>.

## Embarcações devotas

De início, salta aos olhos a diferença nos nomes de batismo das embarcações. Nessa rota e na amostragem referente ao século XIX, os santos foram invocados em apenas dois nomes de embarcações, sendo as demais denominadas de forma leiga. Heróis ou militares (*Ulisses, General Lecor, Vasco da Gama*), referências aristocráticas (*Princesa do Brasil, Duque de Bragança*) ou genéricas (*Aurora, Esperança, Piedade*) povoavam as alcunhas. A laicidade dos nomes contrariava a prática corrente no ilustrado século XVIII: naquela altura, exceto por dois barcos que remetiam à realeza (a nau *Princesa do Brasil* e o *Príncipe da Beira*), todos os demais se referem aos santos católicos, liderados por Nossa Senhora (41 invocações), Jesus e os demais membros da sagrada família (*Santa Ana, São José, São Joaquim, São João Batista*), quase sempre com invocações conjugadas a outros alvos de devoção (*Santíssimo Sacramento, Almas, Graça Divina e Corpo Santo*, por exemplo).

O costume de batizar navios com nomes que invocassem a proteção de santos católicos era persistente no século XVIII português e, ao que tudo indica, diferenciava-se da prática espanhola, na qual os nomes religiosos declinavam nas designações oficiais das embarcações. No entanto, tal declínio nesse período parecia ser mais formal do que efetivo entre os navegantes espanhóis: uma ordem real de agosto de 1793 determinou que cada navio tivesse um santo patrono, além do nome oficial (MUÑOZ, 2004, pp. 49 e 100). Entre os lusos, a recorrência às invocações marianas vinha pelo menos do início da era moderna e dos conflitos religiosos na Europa (DIAS, 1987, pp. 227-253). Delumeau, em seu estudo sobre o

medo na Europa medieval e moderna, menciona outras formas de devoção entre os ibéricos, como a crença de que era necessário exorcizar o oceano furioso: “é isso os marinheiros portugueses faziam recitando o prólogo do Evangelho de São João (que figura no ritual do exorcismo) e os marinheiros da Espanha e de outros lugares, mergulhando relíquias nas vagas” (DELUMEAU, 2009, p. 67).

Pelas matrículas das equipagens, podemos perceber inúmeras questões que permeiam o universo do trabalho no mar. A forma de denominar as embarcações é uma delas, vinculada ao imaginário coletivo e referente aos antigos medos do mar e ao sentimento religioso que mesclava práticas eruditas e populares. Outras questões dizem respeito aos homens embarcados.

### **Gentes do mar, gentes do Rio de Janeiro**

Selecionei, de início, os embarcadiços nascidos no Rio de Janeiro e que tripularam navios no período assinalado (1767 a 1821). Em sua maioria, eram homens engajados em funções manuais, que exerciam trabalhos pesados na marinhagem e não ocupavam cargos mais elevados de oficiais. Dos 35 homens nascidos no Rio de Janeiro que compõem a amostragem, temos dez em funções de nível intermediário, com menor poder de mando, representando menos de um terço dos trabalhadores. Somam três capelães, um cirurgião, um contramestre, um escriturário ou escrevente, dois praticantes, um segundo piloto e um segundo sobrecarga. Os demais dois terços da amostragem serviam como calafates, copeiros, mancebos, marinheiros, moços, serventes ou simplesmente escravos sem funções específicas designadas no ato da matrícula.

O contingente de escravos e forros representa cerca de 6% dos trabalhadores da marinha mercante luso-brasileira no período. Mariana Candido contabilizou 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes na marinha mercante para período semelhante (CANDIDO, 2010, p. 399), o que representa menos de 3% do total. Revisitando as mesmas fontes, cheguei a uma contagem um pouco diferente, incluindo informações sobre 5.279 homens, sendo 202 cativos e 125 forros. Esses dados não mudam substancialmente os apresentados por Candido: os escravos representam cerca de 4% do total de matriculados nas embarcações mercantes portuguesas do período assinalado e, se juntarmos a eles os forros, o percentual chega a 6% (RODRIGUES, 2013a e RODRIGUES, 2014).

Escravos e forros ganham relevo maior quando selecionamos aqueles tripulantes nascidos na América portuguesa. No caso dos nascidos no Rio de Janeiro, os sete forros e três escravos encontrados nas fontes representam cerca de 28% da amostra. Esses mesmos homens tiveram suas cores assinaladas: quatro pardos (um escravo) e seis pretos (dois escravos). Em outras palavras, a experiência da escravidão, que abrangia escravos e forros, era muito mais expressiva entre os tripulantes nascidos nos domínios ultramarinos do que

entre aqueles oriundos do Reino, onde a escravidão, existente pelo menos até 1773<sup>6</sup>, não constituía a forma predominante de exploração da força de trabalho.

Podemos estabelecer alguma relação entre a condição social e o letramento, se não for exagerado deduzir algo sobre o conhecimento da escrita a partir da simples inscrição da assinatura nas matrículas. Dos 35 tripulantes nascidos no Rio de Janeiro, apenas 11 sabiam assinar seus nomes, dentre eles dois forros e um escravo. Se a quantidade e a qualidade do letramento não chegam a ser animadoras, já que menos de um terço sabia assinar o próprio nome, o resultado não caracteriza um universo de homens iletrados, como os marinheiros costumam ser descritos em parte da historiografia.

Marcus Rediker apontou a diversidade de origens dos trabalhadores do mar e de formas da cultura marítima. A maioria desses homens era de origem humilde e buscava as ocupações marítimas premida por necessidades econômicas. Os marinheiros mais velhos pareciam exercer um papel central na transmissão dos conhecimentos em um meio marcado por diferentes graus de domínio formal das letras. Entre os homens do mar, havia os inteiramente iletrados e outros capazes de exercer todas as habilidades literárias. Cerca de três quartos dos marinheiros empregados na marinha mercante britânica entre 1700 e 1750 eram letrados, se considerarmos como sinal suficiente de letramento o fato de eles saberem assinar os próprios nomes. Mas essa proporção de letrados pode ter sido bem menor, porque nem todos os que podiam assinar seus nomes sabiam ler e escrever. Desde o contrato – e, no caso português, desde o registro da matrícula por escrito –, muitos homens do mar aprenderam a assinar seus nomes (REDIKER, 1989, pp. 155-158). Dentre as centenas de homens recrutados para o serviço da Armada brasileira até meados do século XIX, alguns eram letrados e capazes de escrever requerimentos de próprio punho pedindo baixa e narrando suas histórias de vida de forma sumária (JEHA, 2011, p. 164)<sup>7</sup>.

A essa altura, o grau de conhecimento formal da escrita e da leitura parecia ser bastante diferente daquele existente no início dos tempos modernos. O conhecimento de textos eruditos era quase nenhum entre a “gente do mar”, “em grande parte, iletrada e [que] sobrevivia nos mares mais pela experiência ou sorte do destino” (CATTOZZI, 2008). Em Portugal, e ainda mais no Rio de Janeiro, quase nada sabemos sobre o funcionamento de escolas. Alguns marinheiros reunidos na confraria de S. Pedro de Miragaia, no Porto, eram capazes de ler e escrever,

como se comprova dos livros de gestão que mantinham em dia desde o início do século XV. No século XVI, o número de ‘letrados’ aumenta. Porém, esse fato (...) não parece decisivo para a evolução da sua arte. É preciso, neste âmbito, relativizar a alfabetização. A escrita, elemento fundamental na construção do mundo moderno, ainda era apanágio de muito poucos (...) (BARROS, 2005, p. 34).

Os raros registros de assinatura entre os marinheiros nascidos no Rio de Janeiro variam de acordo com a função desempenhada por eles a bordo. Dos que assinam em cruz, todos

eram serventes ou calafates. Os que sabiam assinar seus nomes vinham como capelão, contramestre, praticante de piloto, mancebos e serventes. Se o domínio das letras fazia algum sentido no trabalho exercido pelos oficiais, para marinheiros comuns essa habilidade não era imprescindível ao exercício profissional e não parecia interferir no andamento das viagens. Entre os que assinaram seus nomes, as idades variam de 17 a 33 anos, mas não podemos estabelecer uma relação entre idade e grau de letramento porque a fonte não informa quando esses homens adquiriram tal habilidade.

No quesito idade, os mareantes do Rio podem ser divididos segundo critérios que envolvem cor, condição social e experiência no trabalho, para que possamos estabelecer algumas comparações com dados vindos da historiografia. Ao analisar a marinha mercante anglo-americana do século XVIII, Rediker afirma tratar-se de uma cultura de homens jovens, em razão das altas taxas de mortalidade e dos rigores do trabalho marítimo. A maior parte dos marinheiros situava-se na faixa dos 20 ou 30 anos. Os oficiais tinham de 30 a 35 anos, e a média etária dos marinheiros comuns era de 27 anos (REDIKER, 1989, p. 156).

A partir do conjunto da amostra, que inclui oficiais e marinheiros, as idades variavam de 15 a 50 anos. Dentre eles, contam-se dez oficiais intermediários com média etária de 30 anos. Sobre os 23 marinheiros comuns a respeito dos quais temos informação sobre a idade, a média etária era de 27 anos. Assim, a idade dos homens no mar nascidos no Rio de Janeiro do século XVIII encontra-se nos mesmos padrões obtidos por Rediker, ainda que as formas de ascensão profissional fossem diferentes nos dois espaços atlânticos. O padrão era antigo e vinha pelo menos desde o século XVI, quando se acreditava que bons marinheiros eram aqueles iniciados desde meninos (LAPA, 1968, p. 190).

Todos os oficiais intermediários nascidos no Rio de Janeiro eram brancos. A tabela a seguir sistematiza os dados referentes aos marinheiros comuns, incluindo pardos, pretos, forros e escravos.

**TABELA I**  
**MÉDIA ETÁRIA DE MAREANTES NASCIDOS NO RIO DE JANEIRO E**  
**ENGAJADOS NA MARINHA MERCANTE LUSO-BRASILEIRA (1767-1821)**

Branco e livres		Pardos (média de 21 anos)				Pretos (média de 38 anos)			
		Forro/livre		Escravo		Forro/livre		Escravo	
Indiví- duos	Média etária	Indiví- duos	Média etária	Indiví- duos	Média etária	Indiví- duos	Média etária	Indiví- duos	Média etária
13	24	3	19	1	29	4	41	2	32,5

Fonte: ANTT, Junta do Comércio, Livros 1 a 5 e Maço 37, Caixa 138. Os dados de todas as tabelas deste texto foram colhidos nessas mesmas fontes.

A especificidade do engajamento de escravos na marinha mercante luso-brasileira altera as médias etárias nesse segmento para 31 anos. Ainda continuamos em um universo de homens jovens, mas os escravos eram ligeiramente mais velhos que os marinheiros livres

ou forros. As diferenças também podem ser percebidas no tempo de experiência marítima: enquanto os marinheiros brancos e livres tinham algo em torno de sete anos de vida no mar, os forros tinham cerca de quatro anos, e os pretos labutavam havia 12 anos. Porém, um indicador mais preciso das experiências profissionais é a idade a partir da qual esses homens ingressavam no mundo marítimo: livres de cor branca começavam por volta dos 14 anos, enquanto forros o faziam aos 26 anos, e escravos, aos 25 anos.

Considerando a semelhança na idade de iniciação profissional, forros e escravos talvez não tivessem escolha quanto à atividade que iriam desenvolver; esta deveria ser uma opção de seus senhores, fossem eles oficiais da embarcação ou gente de terra que alugava seus cativos como marinheiros. A própria Fazenda Real no Rio de Janeiro “mostrou-se interessada em comprar negros, para aprenderem os ofícios de calafate e carpinteiro, com a finalidade de servir no arsenal. E é provável que em outras capitânicas se adotasse o mesmo expediente” (LAPA, 1968, p. 115), assim como é provável que também comprasse escravos para servir a bordo. A iniciação mais precoce dos brancos aponta no sentido da tradição familiar de ocupações marítimas e também do papel que essas ocupações representavam no mundo do trabalho colonial. Tratava-se de uma das raras possibilidades para homens livres e pobres conseguirem inserção profissional em uma sociedade escravista com controles estritos de circulação entre seus espaços (RODRIGUES, 2005, p. 190).

Contar com velhos homens do mar a bordo, nos termos em que Rediker trata a questão, era uma espécie de garantia de transmissão da cultura marítima, na medida em que a profissão de marinheiro era marcada pela alta mortalidade, pelo retorno rápido e pela mobilidade e pela dispersão geográfica. Ainda nas palavras desse historiador, a experiência dos mais velhos dava a medida e o entendimento de eventos e atividades marítimas. Os homens mais jovens respeitavam os mais velhos por seu conhecimento do mar, do navio, dos sinais da natureza e dos métodos de trabalho. As lutas diárias com os mestres e contramestres fizeram com que muitos marinheiros valorizassem o bom-senso dos velhos marinheiros que conheciam o momento certo da deserção, do motim e mesmo da adesão à pirataria (REDIKER, 1989, pp. 156-157). Apesar de sedutoras, as explicações não se aplicam inteiramente ao contexto luso-brasileiro da segunda metade do século XVIII. Isso se dá, novamente, em função da escravidão e, em parte, por razões religiosas.

Nas embarcações lusas, era frequente a presença de capelães. Dentre eles, os nascidos no Rio de Janeiro tinham idades entre 29 e 42 anos, e, embora um pouco mais velhos, embarcavam pela primeira vez ou sua experiência não funcionava como correia de transmissão da cultura marítima. Quanto aos escravos e forros, com idades entre 29 e 46 anos, os mais idosos não eram exatamente velhos homens do mar, mas sim gente que se iniciara tardiamente na profissão, fosse por opção senhorial (no caso dos escravos), fosse pelo desejo de abandonar a terra onde haviam sido escravos e enfrentavam o estigma do passado vivido no cativo (no caso dos forros).

## De Lisboa ao Rio de Janeiro

Nos navios que cumpriam a rota Lisboa-Rio de Janeiro entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX – como, de resto, em toda a marinha mercante lusa –, as equipagens não apresentavam os traços de internacionalismo verificados em outras bandeiras do Atlântico Norte (RODRIGUES, 2013a, p. 13). Neste caso, a maior parte dos tripulantes era nascida no Reino.

A partir de uma amostragem de 37 viagens de Lisboa ao Rio de Janeiro, temos dados sobre 1.528 homens, entre oficiais e marinheiros comuns. Quando se tratava de tripulantes portugueses, estes costumavam declarar seus locais de nascimento, alguns de forma detalhada, incluindo freguesia, vila, cidade e bispado. A partir dessas informações, dividi os reinóis entre as regiões do norte, do centro e do sul do país<sup>8</sup>. A tabela a seguir apresenta o conjunto dos homens a partir de seus locais de nascimento.

**TABELA II**  
**NATURALIDADE DE OFICIAIS E MARINHEIROS NA ROTA LISBOA-RIO DE JANEIRO (1767-1821)**

Região	Nº de homens	%
África (inclui Cabo Verde)	29	1,2
América portuguesa	31	1,3
Ásia	5	0,6
Espanha	23	1,3
Ilhas atlânticas (Açores)	157	11
Ilhas atlânticas (Madeira)	18	1,1
Irlanda	1	0,1
Itália	3	0,3
Portugal centro (Lisboa e Estremadura)	549	36
Portugal norte (Beira)	103	6,7
Portugal norte (Entre-Douro-e-Minho)	562	37
Portugal norte (Trás os Montes)	18	1,1
Portugal sul (Alentejo)	7	0,8
Portugal sul (Algarves)	22	1,2

Os reinóis representavam 83% do total de trabalhadores marítimos nos navios com destino ao Rio de Janeiro, com forte concentração de gente do norte do país e de Lisboa e seu entorno (cerca de 80% do total). O percentual não seria diferente se o porto de destino fosse qualquer outro da América portuguesa. Se acrescentássemos à lista os habitantes das ilhas atlânticas, o percentual subiria para 95%. A presença de estrangeiros europeus na marinha mercante lusa era minúscula, assim como a de naturais da África e de homens nascidos na

América portuguesa. Tratava-se, obviamente, de um mercado de trabalho reservado aos reinóis livres.

O que dizem as fontes sobre os quesitos cor e condição social desses homens? Dentre os tripulantes na rota Lisboa-Rio de Janeiro, 16 eram escravos, sendo 10 africanos, dois portugueses, um nascido no Rio de Janeiro, e para três deles não consta a informação. Dezoito homens eram forros, sendo dois açorianos, nove africanos, cinco nascidos na América portuguesa, um em Portugal e um para o qual não temos o dado. Quanto aos livres embarcados, um era pardo e nascido no Rio de Janeiro, 19 eram pretos, divididos em dez africanos, um português e um maranhense, além de sete para os quais não consta a naturalidade. Os demais eram brancos, distribuídos entre uma imensa maioria de 1.213 reinóis (sete alentejanos, 22 algarvienses, 103 beirões, 548 de Entre Douro e Minho, 18 de Trás os Montes e 515 de Lisboa e Estremadura), 173 ilhéus (155 açorianos e 18 da Madeira), 23 espanhóis, um irlandês, três italianos, um africano, cinco asiáticos e 23 nascidos na América portuguesa.

Se observarmos os tamanhos das tripulações, poderemos deduzir algo sobre a composição das equipes.

TABELA III  
NÚMERO DE TRIPULANTES POR EMBARCAÇÃO, ROTA LISBOA-RIO DE JANEIRO

Nome do navio	Nº de tripulantes embarcados	Data da partida em Lisboa
São Tiago Maior	150	7 de junho de 1821
General Lecor	122	6 de junho de 1821
Vasco da Gama	91	10 de maio de 1821
Aurora	90	18 de julho de 1821
Ulisses	70	10 de setembro de 1821
N. S. do Pilar e Fortaleza	68	28 de março de 1768
N. S. da Luz	57	14 de abril de 1821
Graça Divina e Santíssimo Sacramento	54	28 de março de 1768
São Zacarias, N. S. da Conceição e Almas	52	22 de fevereiro de 1769
Princesa do Brazil	50	20 de setembro de 1821
N. S. do Monte do Carmo e Senhor da Canaverde	47	2 de maio de 1768
N. S. da Conceição e Almas	45	14 de dezembro de 1767
São Zacarias, Conceição e Almas	41	21 de novembro de 1767
São João Nepomuceno	41	8 de abril de 1768
N. S. da Piedade das Chagas (ver duas linhas abaixo)	40	11 de maio de 1767
N. S. do Livramento e São José	40	24 de março de 1768
N. S. da Piedade da Chaga (será “das Chagas”?)	/037	9 de agosto de 1769

**TABELA III (cont.)**  
**NÚMERO DE TRIPULANTES POR EMBARCAÇÃO, ROTA LISBOA-RIO DE JANEIRO**

Nome do navio	Nº de tripulantes embarcados	Data da partida em Lisboa
Santo Antonio de Pádua	35	28 de março de 1768
N. S. da Oliveira, São José e Santa Ana	33	28 de março de 1768
Duque de Bragança	30	4 de dezembro de 1821
N. S. da Piedade e Santo Antonio de Lisboa	29	4 de setembro de 1767
N. S. da Lapa e São José	27	19 de agosto de 1768
Santa Ana e São Joaquim	27	9 de novembro de 1767
Esperança	26	20 de julho de 1821
Lusitano	25	18 de setembro de 1821
N. S. da Boa Viagem, Corpo Santo e São Francisco de Paula	24	26 de setembro de 1768
N. S. da Misericórdia e Santa Ana	24	27 de outubro de 1767
N. S. do Monte do Carmo e Almas	23	7 de janeiro de 1768
Piedade	23	5 de setembro de 1821
N. S. da Conceição e São José	22	31 de agosto de 1767
Bom Jesus de Além e N. S. da Esperança	22	10 de fevereiro de 1768
São José e Santa Rita	22	10 de fevereiro de 1768
N. S. do Monte do Carmo e São Francisco	20	22 de abril de 1768
N. S. da Conceição e Santa Anna	18	19 de janeiro de 1768
N. S. do Rosário	15	5 de março de 1769
N. S. da Sé e São Vicente Ferreira	3	19 de agosto de 1767

Primeiramente, vemos que os navios que percorriam rotas mais longas contavam com mais homens a bordo, e é provável que a alta taxa de mortalidade e o tipo de carga transportada (não informada pela fonte) requeressem isso. Na amostragem, os navios que levaram mais tripulantes foram o *São Tiago Maior* e o *General Lecor*<sup>9</sup>, sendo provavelmente ambos negreiros navegando em 1821 na rota Lisboa-Rio de Janeiro-Benguela, o que explicaria a presença de mais homens a bordo, necessários à manutenção da disciplina e aos cuidados com os escravos transportados. Na sequência, temos o *Vasco da Gama*<sup>10</sup>, também de 1821, com 91 tripulantes, que seguia de Lisboa para Macau com escala no Rio de Janeiro.

Para os demais, há poucos indícios explicativos das razões do tamanho das tripulações. Temos dois bergantins (o *Lusitano* e o *Piedade*), um brigue (o *Esperança*), três corvetas (*N. S. da Boa Viagem, Corpo Santo e São Francisco de Paula* e *Bom Jesus de Além e N. S. da Esperança, São José e Santa Rita*) com tripulações de ordem similar: de 22 a 26 homens. A tipologia das embarcações, mesmo não sendo precisa, remete ao velame, à mastreação

e à capacidade de carga. Nesse sentido, corvetas, bergantins, galeões e brigues eram navios semelhantes: de médio a pequeno porte e contando com dois mastros para dispor suas velas (FLORENTINO, 2005, p. 98 e ss). Já as galeras contavam, em geral, com mais tripulantes: na amostragem, são galeras o *N. S. da Oliveira, São José e Santa Ana* (1768), o *Duque de Bragança* (1821), ambos com 30 ou mais tripulantes; o *N. S. da Lapa e São José* (1768), o *Santa Ana e S. Joaquim* (1767), o *N. S. do Monte do Carmo e Almas* (1767), o *N. S. da Conceição e São José* (1767) e o *N. S. do Monte do Carmo e São Francisco* (1768), estes últimos contando com 20 a 27 homens em suas equipagens. Dois iates, o *N. S. da Conceição e Santa Anna* (1768) e o *N. S. do Rosário* (1769) completam a lista das embarcações das quais sabemos as tipologias. De tamanho e capacidade de carga menores, esses navios também levavam menos tripulantes.

Verificando-se o tempo de serviço dos oficiais e o dos marinheiros comuns, poderemos entender o critério usado na contratação dos homens do mar para compor uma tripulação, tendo em mente a necessidade de equilibrar a remuneração (supostamente maior para homens mais adestrados) e a experiência marítima (gente mais perita lidando com novatos e ensinando-lhes os macetes do trabalho no mar). A partir dos dados das mesmas 37 viagens da amostra, vejamos o que é possível deslindar.

**TABELA IV**  
**TEMPO DE EXPERIÊNCIA NO TRABALHO MARÍTIMO - ROTA LISBOA-RIO DE JANEIRO (1767-1821)**

POSTO	MÉDIA ETÁRIA	TEMPO MÉDIO DE EXPERIÊNCIA
<b>OFICIAIS</b>		
Calafate/calafatinho	32	15
Capelão	43	4
Capitão	37	22
Carpinteiro/carpinteirinho	34	15
Cirurgião	29	5
Comandante/primeiro piloto	42	27
Condestável	33	11
Contramestre	40	24
Cozinheiro/copeiro	37	11
Despenseiro	37	16
Escrivão/escriturário	26	6
Piloto	36	20
Praticante	19	3
Sotapiloto	26	9
<b>MARINHEIROS COMUNS</b>		
Mancebo	24	8
Marinheiro	30	13
Moço	20	3
Servente	23	5

Obs.: Média etária e tempo de experiência em anos. Pelo número ínfimo (até três indivíduos), foram desprezadas as seguintes funções: ajudante de copeiro; aprendiz de calafate; boticário; fiel da artilharia; gajeiro; guardião; padeiro; primeiro e segundo pilotos; sobrecarga, segundo e terceiro sobrecarga; segundo tenente; tambor; tanoeiro e terceiro piloto.

Profissões eminentemente braçais e que requeriam alguma formação específica incorporavam homens jovens. É o caso dos calafates, iniciados aos 17 anos, em média; dos carpinteiros, que ingressavam no mundo do trabalho aos 19 anos, e dos despenseiros, que começavam por volta dos 21 anos de idade.

Havia funções que requeriam algum tempo de educação formal, prática ou aprendizagem. É o caso dos escrivães, com média de ingresso nas embarcações em torno de 20 anos, embora seu ofício também fosse demandado em terra, e ali eles poderiam tê-lo exercido antes de se tornarem responsáveis pelas escrituras no mar. Tradicionalmente, os oficiais ligados à pilotagem vinham de camadas sociais mais elevadas. Se no século XVI os pilotos, comandantes e capitães eram aristocratas da confiança do rei, no século XVIII essa situação já se transformara, mas não a ponto de incluir gente mais pobre em suas fileiras. Capitães e pilotos, por exemplo, ingressavam nesse universo por volta dos 15 ou 16 anos de idade. Jovens praticantes, eles podiam ascender profissional e socialmente; o mesmo não se dava com os marinheiros, homens livres e pobres cujo tempo médio de experiência de 17 anos em nada alterava seu *status* a bordo.

Os casos dos capelães e dos cirurgiões, com médias etárias elevadas e tempo médio de experiência pequeno, podem ser explicados pela necessidade de formação para o exercício profissional. Não se podia começar nesses ofícios sem ter uma idade mínima e um tempo de estudos ou de prática, o que explica a presença de homens mais velhos e de menos experiência atuando como capelães e cirurgiões em navios.

Esse não era o caso da maioria das outras funções a bordo. Ingressava-se muito jovem nos ofícios marítimos comuns, e alguns deles possibilitavam ascensão profissional ao longo do tempo, da condição social e da experiência acumulada. Outros, como os marinheiros comuns, embora acumulassem experiência, dificilmente deixavam sua função original e tornavam-se oficiais. Embora fosse um mercado de trabalho destinado a gente livre, os marinheiros eram, em sua maioria, homens pobres que não encontravam meios de ascender e superar sua condição subalterna naquela sociedade. Mancebos, moços, serventes e marinheiros eram jovens quando adentravam o mundo do trabalho marítimo: em média, tinham de 16 a 18 anos de idade.

## **Considerações finais**

Dentre todos os oficiais ou marinheiros embarcados, era comum que muitos experimentassem pela primeira vez a distância salgada que separava Lisboa do Rio de Janeiro. “Embarca agora a primeira vez”, “primeira viagem”, “primeira vez que embarca” e expressões equivalentes são frequentes na documentação aqui analisada, quando se referem aos homens do mar. Se não encontrassem a morte ou uma doença incapacitante nos primeiros tempos de sua vida profissional, esses trabalhadores ficariam longos anos ao sabor das ondas.

As sensações da primeira vez que embarcaram os uniam, mas a maneira como adentravam esse universo podia definir seu papel ao longo de toda a sua trajetória.

Ir e vir de Lisboa ao Rio de Janeiro ou a outras partes dos domínios coloniais na condição de marinheiro incluía a chance de participar ativamente do comércio que animava o Atlântico. Gente como o marinheiro Simão Alves de Azevedo soube tirar proveito disso: em 1800, a bordo do *Flor do Rio*, ele e seu companheiro Antonio Lopes combinaram a soldada que receberiam do capitão Francisco José Pereira numa viagem do Rio de Janeiro a Lisboa, e pretendiam incorporar aos ganhos o carregamento e venda de dez sacas de arroz, 20 de café e dez de algodão. Todavia, nada receberam por isso. Simão acionou o capitão na Justiça, pedindo a metade desses fretes, e acusou seu superior de trazer a mercadoria de forma ilegal, pois “ele não mostrou os conhecimentos nem lhe declara os donos dos referidos gêneros”<sup>11</sup>.

A marinha mercante era um lugar profissional para homens livres e pobres reinóis, quando se tratava das ocupações braçais e que pouco requeriam em termos de formação educacional. Era, assim, o lugar da reiteração das diferenças sociais, sobretudo quando se comparam as diferenças entre a experiência e a possibilidade de ascensão profissional de marinheiros comuns e oficiais ligados à pilotagem. No Reino ou em seus domínios, era difícil escapar da origem social. Mas, como a determinação não é boa guia para os estudos históricos, as rotas marítimas também podem ter proporcionado a sobrevivência de muitos trabalhadores livres, a manutenção de tradições familiares de engajamento marítimo e rotas de fuga para trabalhadores escravos (RODRIGUES, 2013b, pp. 145-177), mudando, assim, destinos aparentemente ditados desde o nascimento em uma sociedade quase estratificada. Mesmo com o objetivo declarado de inibir a “passagem das gentes ao Brasil”, a mobilidade espacial pelos domínios lusos poderia trazer possibilidades inusitadas para um grande contingente de pessoas que, mesmo diante da regulamentação de seus movimentos, escolhia deixar a vida que tinha no Reino para lançar-se no Atlântico, tendo o Rio de Janeiro como um de seus destinos privilegiados desde pelo menos a segunda metade do século XVIII. Simão, um marinheiro comum, não se conformou com o lugar que lhe fora destinado pela ordem social e processou o capitão do navio em que vinha embarcado. Aos sussurros (ou aos gritos, a depender dos ouvidos do historiador), a ação judicial parece nos dizer que ele e milhares de companheiros seus foram capazes de construir histórias de superação no decorrer do tempo, mesmo quando tudo parecia conspirar para que ele cumprisse seu papel em uma engrenagem externa, impessoal e distante do seu controle.

## Notas

<sup>1</sup> Agradeço ao CNPq, à CAPES, FAPESP e FAP/UNIFESP pelo apoio concedido a esta pesquisa, que traz resultados das atividades de pós-doutorado desenvolvidas na Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

<sup>2</sup> ANTT, Junta do Comércio, Livro 1 - Matrículas das equipagens dos navios (1767-1768), termo de abertura.

<sup>3</sup> Idem, *Ibidem*.

<sup>4</sup> ANTT, Junta do Comércio, Livro 1, doc. cit, termo de abertura.

<sup>5</sup> Esse número é parte de uma amostragem que inclui 151 viagens feitas por navios zarpados de Lisboa com direção aos portos da América portuguesa. Dessas viagens, além das destinadas ao Rio de Janeiro, 39 dirigiam-se a Pernambuco, 24 a Salvador, 13 ao Maranhão, 13 a Bissau/Cabo Verde, dez ao Grão-Pará, sete a Angola/Benguela, cinco a Santos, três à Paraíba, duas a Macau e duas a Benguela.

<sup>6</sup> Alvará com força de lei datado de 16 de janeiro de 1773 estabelecia que, no Reino, o cativo não podia estender-se além dos bisnetos. Ver *Repertorio geral, ou Indice alphabetico das leis extravagantes do reino de Portugal, publicadas depois das ordenações, compreendendo tambem algumas anteriores, que se achão em observancia*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1815, p. 168.

<sup>7</sup> Ver também protesto assinado por 11 de 14 tripulantes do negreiro *Ermelinda Segunda* em 1842 em REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade*. São Paulo: Cia. das Letras, 2010, p. 275.

<sup>8</sup> Localizando freguesias e vilas com o auxílio de ANDRADE, Agostinho Rodrigues de. *Dicionário corográfico do Reino de Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1878.

<sup>9</sup> “Lista dos oficiais e equipagem do navio *S. Thiago Maior*, que segue viagem para Benguela com escala pelo Rio de Janeiro, de que são proprietários Jose Rodriguez de Magalhães e Francisco Xavier da Maia” e “Lista da tripulação do navio *General Lecor* que segue viagem para Benguela, com escala pelo Rio de Janeiro, de que são proprietários João Loureiro e Domingos Alves Loureiro”. ANTT, *Junta do Comércio*, Maço 37, caixa 128.

<sup>10</sup> “Matrícula dos oficiais e marinheiros do navio *Vasco da Gama*, que segue viagem para o Porto de Macau, com escala pelo Rio de Janeiro em 1821, de que são proprietários João Lourenço da Cruz e Joaquim dos Ramos”. ANTT, *Junta do Comércio*, Maço 37, caixa 128.

<sup>11</sup> ANTT, *Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina*, Maço 53, Caixa 53, Processo nº 1, fl. 3.

## Referências Bibliográficas

ANDRADE, Agostinho Rodrigues de. *Dicionário corográfico do Reino de Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1878.

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e sua época*. São Paulo: Alameda, 2004.

BARROS, Amândio Jorge Morais. “Saber fazer”: a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos. *Revista da Faculdade de Letras - História*, 3ª Série, v. 6: 2005.

BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CANDIDO, Mariana P. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. *Slavery & Abolition*, v. 31, n. 3, 2010.

CATTOZZI, Viviane Roberta Wolf. *André Thevet: um cosmógrafo-viajante no Brasil*. Campinas: IFCH/Unicamp, 2008 (Dissert. Mestr. História).

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *O Rio de Janeiro setecentista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

*Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal, recompiladas por mandado d'El Rey D. Philippe I*. Livro 5, Título XCVIII. 14ª ed., Rio de Janeiro: Typ.do Instituto Philomatico, 1870.

DELUMEAU, Jean. *História do medo no Ocidente, 1300-1800: uma cidade sitiada*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

DIAS, Geraldo Coelho. A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*. Porto: 2ª série, vol. 4, Porto, 1987, pp. 227-253.

FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854*. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2011 Tese Dout. História).

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968.

- MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal, paradoxo do Iluminismo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Portugal*. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2008.
- MUÑOZ, Margarita Gil. *La vida religiosa de los mareantes: devociones y prácticas*. Madrid: Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.
- REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*. Nova York: Cambridge University Press, 1989.
- REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade*. São Paulo: Cia. das Letras, 2010.
- Repertório geral, ou Índice alfabético das leis extravagantes do reino de Portugal, publicadas depois das ordenações, compreendendo também algumas anteriores, que se achão em observancia*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1815.
- RODRIGUES, Jaime. Escravos e libertos no mundo do trabalho atlântico: idade, tempo de trabalho e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. Texto apresentado no VII *Simpósio Internacional Escravidão e Mestiçagens: modos de trabalhar*. Mariana-MG, 2014.
- RODRIGUES, Jaime. Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América portuguesa (c.1760-c.1825). *Revista de História Comparada*, 7(1): 9-35, 2013a.
- RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760-c.1825”. *Almanack*, 5: 145-177, 2013.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

Recebido em 25/03/2015

Aprovado em 10/04/2015