

MESMAS MARGENS DE OUTROS PORTOS: MARINHEIROS AFRICANOS E TRÁFICO ATLÂNTICO NO RECÔNCAVO DA GUANABARA

Nielson Rosa Bezerra*

Recebido 01/06/2013 Aprovado 30/06/2013
--

Resumo: Este artigo apresenta uma contribuição sobre as identidades na diáspora, considerando os marinheiros africanos que trabalhavam nos portos da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Foi possível quantificar 2.311 africanos que trabalhavam nessa ocupação durante o século XIX, além da importância daquela atividade econômica para as conexões entre o recôncavo e a cidade do Rio de Janeiro. Também foi possível estabelecer um diálogo com a literatura sobre a África que, de alguma forma, menciona ou dá ênfase para essa temática.

Palavras-chave: Africanos – Marinheiros – Identidade.

Abstract: This article presents a reflection on identities in the diaspora regarding African mariners who worked in ports of Bay of Guanabara, Rio de Janeiro. I identified 2.311 Africans who worked in this occupation during 19th Century. I emphasized the importance of that economic activity for connections between the recôncavo da Guanabara and Rio de Janeiro city. Also, I dialogued with the literature on Africa which mentions or emphasizes this topic.

Keywords: Africans – Mariners – Identity.

O tráfico atlântico de escravos foi um fenômeno demográfico que mobilizou mais de 12 milhões de africanos que foram distribuídos ao longo do mundo atlântico. Os seus impactos marcaram as diferentes sociedades, tanto na África quanto nas Américas, desde as suas regiões portuárias até as comunidades mais recônditas. Esse processo também envolveu as mais diferentes pessoas com uma intensa variabilidade de

* Pós-Doutor. Banting Fellow Harriet Tubman Institute York University. E-mail: bezerranielson@hotmail.com

origem social, cultural, idade, sexo, ocupações e ofícios, entre outros. O presente artigo foi escrito para contribuir com o debate mais amplo sobre as negociações atlânticas que envolviam a compra e a venda de pessoas e outras mercadorias. Para isso, eu proponho uma reflexão sobre os africanos que trabalhavam como barqueiros e marinheiros na Baía de Guanabara e seus rios durante uma parte do século XIX.

Os estudos sobre as tripulações dos navios negreiros empregadas no tráfico de escravos ganhou importância nos últimos anos. Muitos trabalhos têm focado as hierarquizações sociais do tráfico, considerando esse estrato social envolvido no comércio atlântico.¹ Entretanto, há uma perspectiva entre os estudos sobre os africanos que nem sempre foi bem explorada. Os africanos que trabalhavam como agentes entre o litoral e o interior, tanto do continente africano quanto do continente americano, com o objetivo de escoar mercadorias, transportar pessoas e circular informações ainda carecem de estudos mais aprofundados.

O comércio atlântico não era nem o início nem o fim do processo de transposição demográfica de africanos para as Américas. As caravanas terrestres e os deslocamentos fluviais eram comuns no continente africano. Em muitos casos, os escravizados eram adquiridos no interior do continente e levados até o litoral, de onde eram embarcados para o outro lado do oceano. Alberto da Costa e Silva afirma que desde o século XV, quando os barcos portugueses começaram a comercializar no Golfo do Benim e na Baía de Biafra, seus comerciantes também passaram a frequentar o delta do Níger e seus rios que ficavam logo a oeste. Em diferentes ocasiões, comprou-se cativos através da navegação fluvial, muitos deles trocados por ouro com os acãs.² Robin Law e Kristin Mann também descreveram a importância das correntes fluviais que desembocavam na Baía do Benim, formando com ela um importante sistema de conexão entre o litoral e o interior da África Ocidental. De acordo com Law, o Império do Oyó estabeleceu, entre outras coisas, um sistema de tributação sobre os povos que estavam sob o seu domínio político. Em muitos os casos, as atividades comerciais e os

¹ REDIKER, Marcus. **The Slave Ship: a Human History**. New York: Viking, 2007. 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.

² COSTA E SILVA, Alberto da. **A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500-1700**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002. p. 309.

deslocamentos militares eram feitos através da navegação fluvial.³ Ao descrever o surgimento de Lagos como um porto atlântico, Kristin Mann enfatiza a importância das redes fluviais no provimento de escravos que seriam comercializados, no abastecimento de mercadorias e, posteriormente, nos deslocamentos demográficos que envolveram refugiados, imigrantes e trabalhadores que foram buscar novas possibilidades de vida no litoral. Então, o jovem e insignificante reino de Lagos tornou-se um dos mais importantes centros comerciais do mundo atlântico, influenciando nas transformações de diferentes sociedades.⁴

Ao estudar a escravidão e o tráfico atlântico em Benguela, Mariana Candido também expressou a importância das redes fluviais que desembocavam na Baía de Benguela. Segundo a autora, rios como o Kuanza e o Catumbela cumpriam uma importante função de aproximar as pessoas, transitar mercadorias e informações. O rio Kuanza, por exemplo, era uma fronteira natural que demarcava domínios políticos e estabelecia algumas áreas de influência econômica.⁵ É possível encontrar esse exercício, mesmo com menor intensidade, em outros autores que estudaram os impactos do tráfico atlântico em Angola, como são os casos de Roquinaldo Ferreira⁶ e de José Curto.⁷

A vida na África contemplava a utilização dos rios para a realização das diferentes atividades econômicas praticadas naquele continente. Entre essas atividades, o abastecimento de cativos para o litoral, de onde se embarcaria nas rotas atlânticas, era, sem dúvida, uma das mais significativas. É possível afirmar que o comércio atlântico se iniciava nas redes fluviais da África, bem como nas suas caravanas. Paul Lovejoy demonstra como as diferentes formas de escravidão provocaram impactos econômicos e culturais nas diferentes sociedades africanas. Os impactos do comércio atlântico de escravos foram uma das mais significativas transformações, não apenas na África, mas em todo o processo de formação do mundo moderno. Em sua análise sobre essas transformações, os deslocamentos por caravanas ganham uma importância efetiva,

³ LAW, Robin. **The Oyo Empire (1600-1836): a West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade**. Oxford: Clarendon Press, 1977. p. 85-91.

⁴ MANN, Kristin. **Slavery and the Birth of an African City. Lagos, 1760-1900**. Bloomington: Indiana University Press, 2007. p. 23-31.

⁵ CANDIDO, Mariana. **An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland**. Nova York: Cambridge University Press, 2013. p. 89-140.

⁶ FERREIRA, Roquinaldo A. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade**. Nova York: Cambridge University Press, 2012.

⁷ CURTO, José C. **Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental**. Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa: Vulgata. 2002.

sobretudo quando o autor analisa a escravidão no mundo saariano. Entretanto, suas análises sobre a sociedade e a economia no mundo subsaariano são enriquecidas pelo conhecimento sobre a importância das rotas fluviais naquele contexto.⁸

Uma vez na outra costa, muitos escravizados eram enviados para o interior do continente. Mais uma vez, as caravanas (no caso brasileiro, comumente chamadas de tropas) e os deslocamentos fluviais eram comuns. Assim, havia duas dimensões das pessoas que trabalhavam embarcadas: os marinheiros atlânticos e os barqueiros ou canoieiros (as fontes, em muitos casos, também se referem a esses como marinheiros) empregados nas navegações fluviais. Nesse artigo eu gostaria de enfatizar essa segunda categoria, considerando principalmente os africanos que trabalhavam nas embarcações e portos da Baía de Guanabara e de seus rios. Contudo, é preciso destacar que marinheiros atlânticos e barqueiros fluviais, embora fossem atividades diferentes, de alguma forma eram correlatas. Era comum, por exemplo, encontrar pessoas que acumulassem as duas experiências. Além disso, a Baía de Guanabara, por exemplo, era um lugar de aportamento dos navios atlânticos e de embarcações menores que eram utilizadas na navegação fluvial. Assim, é possível presumir que essas pessoas poderiam manter relações interpessoais mais próximas, compartilhando experiências, circulando informações e se conectando com outras realidades.

Também é necessário esclarecer que o tráfico de escravizados não se circunscrevia apenas nas suas atividades atlânticas. Havia um envolvimento amplo no comércio de pessoas que envolviam os próprios escravizados, os comerciantes, os trabalhadores do tráfico, entre outros. Neste caso, os barqueiros da Guanabara eram trabalhadores do tráfico, mesmo que não fossem pessoas envolvidas diretamente na navegação atlântica. Muitos deles eram responsáveis pelo escoamento das mercadorias do interior para o litoral para, entre outras coisas, abastecer o tráfico atlântico. Muitos outros eram responsáveis por conduzir os novos escravizados para o recôncavo e o interior fluminense, cumprindo uma função de conexão entre diferentes realidades que se interpenetravam através daqueles agentes.

No Brasil, mais precisamente para o Rio de Janeiro, diferentes autores exploraram a importância da navegação fluvial para as atividades econômicas que estavam direta ou indiretamente envolvidas com a escravidão e o tráfico de escravos.

⁸ LOVEJOY, Paul E. **Transformation in Slavery: a History of Slavery in Africa**. Nova York: Cambridge University Press, 1983.

Flávio Gomes, Juliana Farias e Carlos Eugênio Soares cunharam a ideia de que os africanos de Cabinda que trabalhavam como barqueiros pelos rios que desembocavam na baía de Guanabara eram pessoas que já vinham com alguma experiência naquele ofício, acumulada ainda nas redes fluviais do território africano. De acordo com os autores, os arranjos sociais e culturais dos cabindas no Rio de Janeiro oitocentista poderiam ser uma reelaboração das suas referências trazidas da região que ficava às margens do rio Zaire, ao norte de Angola.⁹ De fato, Mary Karasch acentuou a importância dos africanos cabindas e as suas experiências como navegadores, tanto de água doce (navegação fluvial), quanto de água salgada (navegação atlântica). Há quase três décadas que a autora acentuou a importância dos barqueiros e marinheiros para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, bem como para o transporte de pessoas e mercadorias que desejavam viajar para o recôncavo ou para o interior da província fluminense.¹⁰

Os portos da Guanabara eram largamente reconhecidos pelas pessoas das mais diferentes origens sociais. O viajante americano, Daniel Kidder, em uma de suas visitas à Vila de Iguaçú, situada no recôncavo fluminense, descreveu como se dava a contratação dos serviços de barqueiros e remadores.

Quando chegamos ao ponto onde devíamos tomar a embarcação (Praia do 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 seu senhores a obrigação de pagar certa parcela diária, depois de deduzida a quantia necessária a 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 perfeitos conhecedores de todos os portos da baía.¹¹

Nas palavras do missionário protestante, os barqueiros e remadores tinham autonomia de circulação entre a cidade e o recôncavo guanabarino. Eram responsáveis

⁹ GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico. **Textos de História**, Brasília, v. 12, n. 1/2, p. 65-105, 2004.

¹⁰ KARASCH, Mary. **A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

¹¹ KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)**. Rio de Janeiro: Biblioteca História Brasileira, 1972. p. 145-146.

pelo transporte de mercadorias e pessoas. Observa-se que se tratavam de pessoas capazes de agenciar as suas próprias vidas, a despeito da condição escrava. Muitos deles faziam arranjos com os seus senhores, eram colocados ao ganho, o que representava uma dinâmica mais intensa nas relações sociais que se davam naquele contexto. Ainda é importante enfatizar que os barqueiros viviam a dinâmica da sociedade do mundo urbano, mas estavam constantemente em contato com o mundo rural. Não era raro essa lógica se inverter. O fato é que esse cotidiano de circulação constante entre esses diferentes territórios promovia uma confluência da escravidão. Diferentes perspectivas culturais proporcionavam uma forte assimetria social que influenciava o cotidiano dos indivíduos dos mais diferentes segmentos daquela sociedade.¹² Além disso, é possível observar que, de alguma forma, essas pessoas estavam envolvidas no que Jaime Rodrigues definiu como as marcas de uma cultura marítima. Embora o autor estivesse se referindo aos marinheiros atlânticos, é possível dizer que os marinheiros da Guanabara também se caracterizavam pelas diferentes práticas culturais, pela mobilidade no espaço, reponsáveis pelo contato com outras tradições e perspectivas, além das inúmeras adversidades, como a diferença social entre membros das tripulações, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, etnia, etc.¹³

Enquanto Kidder descreveu a quantidade de portos e como se dava o processo de contratação dos barqueiros, marinheiros ou remadores da Guanabara, a francesa Adèle Toussant-Samson descreveu como se dava uma viagem pela Guanabara. É claro que em sua descrição há uma forte perspectiva etnocêntrica. Contudo, suas palavras podem oferecer uma dimensão da realidade em que aquelas pessoas vivenciavam ao atravessar a Baía do Rio de Janeiro e navegar pelos rios que compreendiam sua bacia hidrográfica.

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

Gordos vendeiros portugueses tiravam os sapatos e coçavam os pés durante a viagem; outros estendiam-se nos bancos, semi-despidos e roncavam sem se importar com seus companheiros de viagem; negros sujos e malcheirosos, carregados de cestos e de gêneros de toda a natureza atravancavam o barco,

¹² BEZERRA, Nielson Rosa. **As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888**. Niterói: EdUFF, 2008.

¹³ RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 185.

de sorte que ficamos muito satisfeitos de deixar essa encantadora sociedade ao desembarcar na Piedade.¹⁴

As viagens de Adèle Toussant-Samson são ainda um testemunho da convivência de passageiros e mercadorias, já que o transporte era destinado a todos. Homens livres, libertos e escravos compartilhavam o espaço das embarcações com mercadorias de diferentes espécies, além de viajantes, como a dona das memórias relatadas. Desta forma, percebe-se que as embarcações guardavam um espaço privilegiado de síntese das diferenças sociais concentradas no cotidiano das pessoas que precisavam transitar entre a cidade e o seu recôncavo.

Os relatos de viajantes são valiosos em qualquer processo investigativo do passado. Entretanto, não se pode confiar cegamente neles. É preciso questionar, problematizar e confrontar com outras fontes de época e que ofereçam informações similares, ou pelo menos sobre a mesma situação que se está estudando. Flávio dos Santos Gomes nos alertou para a importante relação entre os quilombolas da bacia dos rios Iguaçu e Sarapuí com os taberneiros, sobretudo no que se referia ao comércio e abastecimento de lenha de mangue para a Corte. O autor demonstrou muitos relatos que evidenciam a proeminência que os quilombolas tinham na navegação de alguns rios. Em muitos casos, havia furtos, cobrança de taxas ilegais, temor por parte de senhores e tentativa das autoridades em cercear aquela lógica. Como se pode perceber, havia uma lógica que favorecia os interesses subterrâneos daquele contexto.¹⁵ Por parte das autoridades, era preciso reprimir e controlar as ações que afrontavam a ordem estabelecida no âmbito daquele regime escravista. Não era simples. Muitas expedições criadas para reprimir os quilombolas que atuavam na navegação fluvial daqueles rios foram frustradas, muito em função das articulações que envolviam diferentes interesses econômicos e sociais. Muitas das vezes, os senhores precisavam assegurar bons barqueiros, sobretudo naquelas embarcações que dependiam de um mestre ou arrais, normalmente as maiores, e que por sua vez levavam maior volume de mercadorias e pessoas. Tanto arrais como marinheiros precisavam conhecer a lógica subterrânea da navegação das águas da Guanabara. Era preciso negociar, estabelecer relações de confiança e estar pronto para mediar iminentes conflitos.

¹⁴ TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. **Uma parisiense no Brasil**. Rio de Janeiro: Capivara, 2003.

¹⁵ GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

Por conta disso, nos inventários de alguns senhores de escravos que viviam na Vila de Iguazu durante o século XIX, foi possível identificar que os escravos com o ofício de barqueiros eram os melhor avaliados. Bento Domingues Vianna, proprietário de, entre outros negócios, trapiches onde se armazenava parte do café que descia do Vale do Paraíba, de onde se esperava para ser embarcado para o porto do Rio de Janeiro, tinha entre os seus trabalhadores escravizados alguns africanos que foram registrados como barqueiros. Na lista dos seus escravos, anexada no inventário de seus bens, havia 15 escravos arrolados, com a presença de 10 barqueiros e lancheiros, avaliados em média por um conto de réis.¹⁶ Em 1821, o *Diário do Rio de Janeiro* anunciava a venda de um preto remador de nação Benguela, próprio para o trabalho na Guanabara e seus rios.¹⁷ Em diferentes documentos é possível encontrar referências que apresentam indícios que oferecem evidências diretas sobre a importância dos escravizados empregados cotidianamente na navegação que conectava o recôncavo com a cidade carioca oitocentista.

Em 1839, o *Jornal do Comércio* anunciava a venda de uma lancha para navegar em rios. Segundo o anúncio, era uma “lancha muito boa para a navegação do Igoassú ou do Porto das Caixas, por sua armação e porão, e está pronta para navegar, por ter todos os seus pertences”.¹⁸ Havia, pelo menos, mais de 16 diferentes tipos de embarcações que eram utilizadas nas águas da Guanabara. São diferentes os indícios e relatos que indicam que as faluas eram as que melhor se adaptavam aos rios e à baía, pois tinham equilíbrio, por conta de um mastro comprido e suas velas capazes de dar maior velocidade durante a navegação. O seu fundo achatado facilitava na navegação, pois oferecia menor risco de encalhar, sobretudo em épocas do ano em que os rios se encontravam menos caudalosos. De acordo com Francisco Pondé, as faluas também eram botes, com velas latinas e pesavam mais ou menos de 20 a 40 toneladas. Normalmente eram comandadas por um patrão e deslocadas com a força dos escravos remadores. Quando havia vento, o trabalho daqueles escravos era facilitado, mas quando a calmaria se impunha, eram os remadores que lentamente movimentavam seus longos remos com a necessidade de uma grande força, ao ponto de terem que trepar em

¹⁶ Centro de Memória, Pesquisa e Documentação de História da Baixada Fluminense. **Inventário de Bento Domingues Vianna**. Vila de Iguazu, 1869.

¹⁷ Biblioteca Nacional. **Diário do Rio de Janeiro**, 6 de julho de 1821.

¹⁸ Idem. **Jornal do Comércio**, 14 de novembro de 1869.

uma espécie de banco para ganhar impulso suficiente para fazerem aqueles barcos saírem do lugar.¹⁹

O comércio das embarcações também demonstra a importância do ofício dos marinheiros no recôncavo do Rio de Janeiro. Ao encontrarmos anúncios de embarcações e de barqueiros significa que havia um dinamismo econômico que envolvia essas atividades naquela sociedade escravista. O anúncio era resultado de um interesse comercial, que, por sua vez, era suscitado pela demanda das diferentes atividades que se estabeleciam entre o litoral e o recôncavo, seja através do transporte de mercadorias, seja através do deslocamento de pessoas. Além disso, eu reitero que essa dinâmica também envolvia a circulação de informações, o que também pode ser incluída as tradições culturais, as relações de sociabilidade, entre outras possibilidades, já indicadas em trabalhos anteriores.²⁰

Neste contexto os barqueiros, marinheiros ou arrais assumiam uma posição estratégica naquela sociedade escravista. Eram eles os responsáveis por garantir que as pessoas e mercadorias chegassem até o seu destino final. Essa garantia se dava quando eles realizavam o seu trabalho corretamente, mas também havia uma intercessão com as relações subterrâneas que se vivenciavam naquele cotidiano. Eu não tenho dúvidas de que isso possibilitava uma ampliação na autonomia das relações com os seus senhores, inclusive ocasionando na negociação por melhores condições de vida e de trabalho. Essa posição estratégica também possibilitava acoitamentos, seduções e facilitações de fuga. Por conta disso, a Polícia da Corte resolveu registrar todas as embarcações, todos os mestres e todos os marinheiros. Cada embarcação tinha um documento de registro, onde se encontrava o tipo de embarcação, o serviço que se realizava, o nome do proprietário e seu respectivo endereço, bem como o nome, a nação, a idade e a descrição física de todos os membros da tripulação. Assim, esperava-se controlar possíveis relações ilegais, o que ocasionava, entre outras coisas, as chamadas fugas atlânticas.²¹

Para melhor entender esse movimento de pessoas e mercadorias repetidamente descrito pelos viajantes e evidenciado por anúncios e fontes policiais, eu recorri a um

¹⁹ PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. “O Porto da Estrela”. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, n. 293, p. 35- 93, 1971.

²⁰ BEZERRA, Nielson Rosa. *Escravidão, farinha e comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro, século XIX*. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2011. Idem. *A cor da Baixada: escravidão, liberdade e pós-abolição no Recôncavo da Guanabara*. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2012.

²¹ SOARES, Carlos Eugênio Libano. *A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: EdUNICAMP, 2001.

conjunto de matrículas de embarcações de frete e serviços de frete empregados na Baía da Guanabara encontrado no Arquivo Nacional, a partir do qual tracei o perfil do grupo profissional aqui estudado. Eu identifiquei 747 embarcações empregadas na navegação fluvial que conectava a cidade do Rio de Janeiro, a baía de Guanabara e seu recôncavo. Eram diferentes tipos de embarcações, como canoas, lanchas, saveiros, faluas, entre outros. Em todas as embarcações havia uma tripulação que variava entre duas e dez pessoas. Nas embarcações maiores, normalmente havia um patrão ou mestre (nos documentos também chamados de arrais) e uma pequena turma de marinheiros, barqueiros ou remadores (há uma variação desses termos nos documentos). Entre marinheiros e mestres, foi possível identificar 2.417 marinheiros e 322 arrais, totalizando 2.739 tripulantes.²²

Do total de tripulantes, 2.311 eram africanos, independentes se já eram forros ou se ainda mantinham a condição de escravizados. Em sua maioria, eram escravizados, embora eu não tenha me prendido para essa variável. Dos africanos que trabalhavam naquelas embarcações, 119 deles eram mestres ou arrais, ou seja, mantinham uma posição de liderança. Muitos deles eram os responsáveis pelas embarcações, negociavam o trabalho, faziam preço e recebiam o pagamento pelo serviço prestado. Em sua maioria eram homens mais velhos, com alguma experiência acumulada, tanto no mundo da escravidão, quanto no ofício de marinheiro. Entretanto, foi possível encontrar um jovem arrais com a idade de 16 anos, inclusive comandando marinheiros mais velhos. Por sua vez, eram 2.192 marinheiros de origem africana. Uma quantidade expressiva, considerando que era um total de 2.739 indivíduos que trabalhavam nesse ofício, considerando além dos africanos, os nascidos no Brasil, bem como uma minoria que tinha diferentes origens, como portugueses, espanhóis, ingleses, turcos, austríacos, entre outros.

Nas tripulações era comum a presença de africanos e não africanos trabalhando na mesma embarcação, inclusive envolvendo marinheiros europeus. Entretanto, não foi possível encontrar nenhuma embarcação com um mestre escravo e algum marinheiro livre ou liberto. De uma forma geral, quando o mestre ainda tinha a condição escrava, os demais marinheiros também eram. Isso não significa que essas relações não fossem

²² Arquivo Nacional. **Polícia da Corte**. Códice 413. Rio de Janeiro, 1829-1832. Eu agradeço a Flávio dos Santos Gomes por compartilhar essa referência.

assimétricas o suficiente para que ocorressem algumas inversões na hierarquia do regime escravista, embora eu ainda não tenha encontrado esse dado concretamente.²³

Através dos dados obtidos na documentação da Polícia da Corte, foi possível elaborar uma tabela com as nações africanas dos marinheiros e mestres que formavam as tripulações empregadas na Baía de Guanabara e seus portos fluviais. Como se tratava de ampla maioria, um olhar sobre as nações africanas daqueles trabalhadores representa uma visão ampla sobre aquele segmento ocupacional do mundo escravista. Neste sentido, é possível considerar, além das experiências de classes, as identidades sociais e as diferentes culturas que estavam presentes naquele contexto. Assim, é possível pensar sobre as ressignificações culturais e sociais que aqueles indivíduos realizaram ao longo da diáspora, que envolviam diferentes fases de um processo. Paul Lovejoy argumenta que na maioria das vezes a escravidão era uma fase transitória do indivíduo, pois muitos deles não nasciam escravos e não morriam escravos. Isso significa que muitos africanos preservaram, pelo menos em parte, suas culturas, adaptando antigas tradições à cada nova realidade imposta pela diáspora.²⁴ O autor também sustenta que as diferenças étnicas no mundo do cativo fizeram surgir solidariedades entre indivíduos e grupos que mantinham visões de mundo diferentes. Sendo assim, o tráfico atlântico e o cativo nas Américas fizeram emergir novas identidades inclusivas e abrangentes na medida em que as identidades eram ressignificadas de acordo com as experiências que se viviam.²⁵

No caso de marinheiros e mestres de embarcações africanos, muitos deles trouxeram o conhecimento acumulado sobre esse ofício, mesmo antes da travessia do Atlântico. A despeito das tensões do cotidiano sob a “cultura marítima”, enfatizada por Jaime Rodrigues.²⁶ Esse teria sido o caso dos africanos de nação Cabinda do Rio de Janeiro. Muitos deles protagonizaram espetaculares fugas atlânticas, outros mantiveram uma posição nas relações subterrâneas do recôncavo, inclusive fazendo parte de casas de zungu e frequentando os quilombos do fundo da Guanabara.²⁷ Ao comparar as

²³ Para maiores detalhes sobre essa informação, ver: BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010. Especialmente o capítulo 3.

²⁴ LOVEJOY, Paul E. **Identity in the Shadow of Slavery**. New York: Continuum, 2000. p. 6-13.

²⁵ Idem. “Identidade e a miragem da etnicidade”. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 27, p. 9-39, 2002.

²⁶ 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. p. 185.

²⁷ GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Op. Cit., p. 65-105.

realidades dos marinheiros atlânticos e dos marinheiros dos portos da Guanabara é possível encontrar muitas características em comum, sobretudo no que se refere à diversidade das nações, à hierarquia social dentro das embarcações, à mobilidade espacial, o que representava autonomia cotidiana e possibilidades, tanto de fugas, como de acoitamento para quem estava fugindo. As possibilidades de análise são inúmeras, entretanto, nesse momento, eu prefiro me circunscrever às nações africanas daqueles trabalhadores, como são representadas na tabela a seguir.

Tabela 1
Nações Africanas representadas nas tripulações das embarcações da
Baía de Guanabara, 1829-1832

Nações	Arrais ou Mestres	Marinheiros ou Barqueiros	Total
Angola	5	132	137
Macua	xxx	2	2
Rebolo	3	74	77
Mussambi	xxx	10	10
Manjolo	4	79	83
Bexiga	xxx	2	2
Cabinda	20	324	344
Mussá	xxx	2	2
Moçambique	17	658	675
Congo	18	209	227
Mussulonge	xxx	2	2
Hinambana	xxx	33	33
Moange	xxx	8	8
Quilimane	2	81	83
Camundongo	xxx	9	9
Benguela	24	371	395
Muram	xxx	2	2
Cassange	6	91	97
Calabar	2	13	15

Mufumbi	xxx	14	14
Ninhambuco	xxx	2	2
Muiaca	xxx	2	2
Mojau	xxx	8	8
Gabão	xxx	1	1
Mossumbe	xxx	1	1
Moumbi	2	1	3
Baca	xxx	2	2
Mina	14	49	63
Mucene	xxx	2	2
Quissamam	1	6	7
São Thomé	xxx	2	2
Mungão	1	xxx	1
TOTAL	119	2.192	2.311

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

A tabela 1 não apresenta grandes novidades para o conjunto de estudos que procuraram representar as nações africanas do Rio de Janeiro. De uma forma geral, as proporções basicamente se repetem, tanto para a cidade, quanto para o recôncavo.²⁸ Entretanto, tratava-se de uma quantidade expressiva de africanos e exercendo um ofício que envolvia diferentes interesses e perspectivas sobre o mundo atlântico, o tráfico, a escravidão e a liberdade.

Do ponto de vista individual, a nação Moçambique é a mais expressiva. O crescimento da importação de africanos da costa oriental depois de 1808, que teve o seu ápice após 1816, já apontada por Mary Karasch e Manolo Florentino, pode contribuir para explicar esse processo. Entretanto, os rios Zambeze, Maputo ou Mutamba também eram importantes redes de conexões entre o interior e o litoral de Moçambique já naqueles tempos. Assim, é possível que a mesma perspectiva que já vimos para os

²⁸ KARASCH, Mary. Op. Cit.; 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, 1994; FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: AN, 2005; BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010.

africanos de nação cabinda pode perfeitamente ser considerada para outros marinheiros africanos, inclusive aqueles que vieram de Moçambique.²⁹

Não por acaso que as nações majoritárias identificadas na tabela anterior remetem a lugares da África que tinham rios que ocupavam um lugar de importância na economia regional do continente africano. Com algum esforço é possível afirmar que muitos desses marinheiros do recôncavo já tinham navegado em rios africanos como o Zaire, o Kwanza, o Zambeze, Maputo, entre outros, se considerarmos que as identidades sociais estavam associadas com as experiências comuns, seja em qualquer instância desse processo. Como eu já indiquei no início desse artigo, a navegação fluvial não era uma novidade no continente africano, ao contrário, bem antes da sua fase atlântica, o tráfico de cativos passava pelos rios que cortavam os diferentes territórios da África.

Os indivíduos da costa centro ocidental continuam sendo a maioria, independente das atividades que exerciam na sociedade escravista do Rio de Janeiro, tanto entre os que viviam ao ganho ou alugados na cidade, quanto aqueles que viviam o duro cotidiano do campo no interior da província fluminense. Alguns estudos procuraram enfatizar a importância dos africanos da África Ocidental na cidade, sobretudo no que se refere às atividades comerciais. As rotas atlânticas entre o Rio de Janeiro e o Golfo do Benim sempre se mostraram como uma conexão alternativa, se comparadas ao eixo Rio-Luanda ou mesmo Rio-Benguela, por exemplo.³⁰ Havia uma representação de quase todas as rotas atlânticas entre o Brasil e a África quando identificamos as nações africanas do Rio de Janeiro. Entretanto, desde os estudos pioneiros, são as identidades centro africanas que têm importância majoritária na demografia escrava da cidade e seus arredores.

Segundo Joseph Miller, para compreender a trajetória das pessoas que vieram da África Central para as Américas como escravizados, é necessário considerar como as pessoas que falavam línguas bantus viviam antes da travessia, além das formas como eles vivenciaram todos os traumas desde o momento em que foram feitos escravizados, a travessia pelo oceano, em função do tráfico, bem como as formas como assimilavam

²⁹ KARASCH, Mary. Op. Cit.; FLORENTINO, Manolo Garcia. Op. Cit.; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Op. Cit.

³⁰ FLORENTINO, Manolo Garcia. Op. Cit.; FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Mariza de Carvalho, "From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro". In: FALOLA, Toyin. CHILDS, Matt (orgs.) **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World**. Bloomington: Indiana University Press. 2004. p. 231-247. SOARES, Mariza de Carvalho (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro**. Niterói: EdUFF. 2007.

as suas novas realidades. Uma vez no continente americano, ainda é preciso considerar as experiências comuns, as ressignificações que faziam de suas culturas originais e a interação necessária com os indivíduos de outras origens. Assim, seria possível compreender melhor o senso de comunidade que forjavam diante dos desafios que era viver sob a condição de cativo em uma terra estranha. Não por acaso, o autor demonstra a importância dos rios da América Central para as conexões atlânticas, uma vez que o processo de inserção daquela região africana no complexo mundo atlântico foi realizada por etapas, considerando interesses de ambos os lados.³¹

Ao analisar o relato de John Luccock, que viajou em uma embarcação ao longo da baía de Guanabara, Robert Slenes identificou o uso de uma linguagem comum que fugia aos padrões da língua portuguesa. Segundo o viajante inglês, interessado nos estudos sobre a fauna marítima, ao tomar uma embarcação que o levaria para o fundo da Guanabara, ele teria encontrado a cabeça de um grande peixe que identificou como o crânio de um Tucuxi. Interessado no aprofundamento de seus conhecimentos sobre as estruturas do crânio, sem demora, ele solicitou que seus auxiliares colocassem a cabeça do peixe no barco, de forma que fosse possível levá-lo a salvo até o outro lado da Guanabara. Porém, ao longo da viagem, certo burburinho tomou conta do barco. Não demorou muito tempo para que os remadores começassem a reclamar dos perigos que representava aquele crânio de peixe na embarcação, uma vez que eles o identificaram como uma representação do “grande espírito das águas”, entidade comum nas culturas de origem bantu. Com a recusa do viajante inglês em se desfazer do crânio selecionado para os seus estudos, os remadores pararam o seu trabalho, começaram a falar em voz alta e simultaneamente em dialetos da língua bantu. Enquanto o viajante inglês não se convenceu de atender aos barqueiros e lançar a cabeça do peixe nas águas, a viagem não prosseguiu.³²

Não apenas nas embarcações, mas toda a população escrava no recôncavo era predominantemente de origem bantu. É possível indicar a existência de diferentes

³¹ MILLER, Joseph. Central Africa during the Era of the Slave Trade (1490-1850). In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000. p. 21-70.

³² SLENES, Robert W. The Great Porpoise-Skull Strike: Central African Water Spirits and Slave Identity in Early-Nineteenth-Century Rio de Janeiro. In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000. p. 183-210.

signos culturais comuns nos povos da África Centro-Occidental que predominavam naquele lugar. Além disso, era comum encontrar os “escravos bantus” se aproximando um dos outros nos espaços de sociabilidade a que tinham acesso, como os apadrinhamentos das crianças registradas nos livros de batismo ou dos casais que ganhavam autorização para contrair núpcias. Enfim, havia uma esfera cultural centro-africana que figurava nos subterrâneos da sociedade escravista do recôncavo da Guanabara pronta para emergir em qualquer momento de tensão ou de sociabilidade.

Tanto os historiadores africanistas, como aqueles que se dedicaram a estudar a diáspora africana nas Américas rapidamente perceberam que esses campos de pesquisa são interdependentes, ou seja, é quase impossível não considerar o outro lado do Atlântico, quando se trata de compreender os africanos, seja nas suas *homeland*, seja nas diferentes sociedades e culturas que se forjaram na diáspora. Desta forma, mesmo com diferentes perspectivas metodológicas e teses explicativas para a questão das identidades africanas, sem dúvida, é o diálogo e o trabalho cooperativo que nos levaram ao conhecimento mais completo sobre os nossos antepassados africanos.

Ao me debruçar sobre os marinheiros africanos empregados na navegação fluvial da Baía de Guanabara, sem dúvida é possível oferecer possibilidades de diálogo com os estudos que se propuseram a pensar os marinheiros do mundo atlântico. Nesse sentido, o diálogo ainda se amplia, uma vez que a navegação fluvial também era comum nos rios e baías do continente africano. Desta forma, é possível perceber as diferentes dimensões do ofício de marinheiro, da identidade africana e da condição de escravizados.

Referências bibliográficas:

BEZERRA, Nielson Rosa. **A cor da Baixada: escravidão, liberdade e pós abolição no Recôncavo da Guanabara**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2012.

_____. **As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888**. Niterói: EdUFF, 2008.

_____. **Escravidão, farinha e comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro, século XIX**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2011.

_____. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010.

CANDIDO, Mariana. **An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland**. Nova York: Cambridge University Press, 2013.

COSTA E SILVA, Alberto da. **A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500-1700**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

CURTO, José C. **Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental**. Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa: Vulgata, 2002.

FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

FERREIRA, Roquinaldo A. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade**. Nova York: Cambridge University Press, 2012.

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, 1994.

GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico. **Textos de História**, Brasília, v. 12, n 1/2, p. 65-105, 2004.

KARASCH, Mary. **A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

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

LAW, Robin. **The Oyo Empire (1600-1836): a West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade**. Oxford: Clarendon Press, 1977.

LOVEJOY, Paul E. "Identidade e a miragem da etnicidade". **Afro-Ásia**, Salvador, n. 27, p. 9-39, 2002.

LOVEJOY, Paul E. **Identity in the Shadow of Slavery**. New York: Continuum, 2000.

LOVEJOY, Paul E. **Transformation in Slavery: a History of Slavery in Africa**. 2ed. Nova York: Cambridge University Press, 1983.

MANN, Kristin. **Slavery and the Birth of an African City. Lagos, 1760-1900**. Bloomington: Indiana University Press, 2007.

MILLER, Joseph. Central Africa during the Era of the Slave Trade (1490-1850). In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000.

PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. "O Porto da Estrela". **Revista do IHGB**, Rio de Janeiro, n. 293, p. 35-93, 1971.

REDIKER, Marcus. **The Slave Ship: a Human History**. New York: Viking, 2007.

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.

_____. **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.

_____. **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.

SLENES, Robert W. The Great Porpoise-Skull Strike: Central African Water Spirits and Slave Identity in Early-Nineteenth-Century Rio de Janeiro. In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000, p. 183-210.

SOARES, Carlos Eugênio Libano. **A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Campinas: EdUNICAMP, 2001.

SOARES, Mariza de Carvalho (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro**. Niteroi. EdUFF. 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho, "From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro". In: FALOLA, Toyin. CHILDS, Matt (orgs.) **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World**. Bloomington: Indiana University Press. 2004. p. 231-247.

TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. **Uma parisiense no Brasil**. Rio de Janeiro: Capivara, 2003.