

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

**Tudo que transporta e carrega é negro?
Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de
Janeiro (1824-1870)**

PAULO CRUZ TERRA

Orientador: Prof.^a Dr.^a Gladys Sabina Ribeiro

NITERÓI
2007

**Tudo que transporta e carrega é negro?
Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de
Janeiro (1824-1870)**

Dissertação apresentação ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Gladys Sabina Ribeiro (orientadora)

Prof.^a Dr.^a Martha Campos Abreu

Prof.^a Dr.^a Silvia Hunold Lara

Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos (suplente)

NITERÓI
2007

À minha mãe, por todo amor do mundo, e aos carregadores, cocheiros e carroceiros que encheram de vida as ruas do Rio de Janeiro.

.

Agradecimentos

O término de um trabalho como esse envolve sentimentos um tanto dúbios. Por um lado, um alívio de dever cumprido. Por outro, o mesmo saudosismo que sinto dos personagens de um romance que acabei de ler. O tema de estudo acaba fazendo parte do cotidiano, já que está presente nas conversas de bar, nas horas em frente ao computador, e até mesmo nos sonhos. Se agora já sinto saudades, tenho também a alegria de relembrar as pessoas que contribuíram para que eu pudesse realizar essa conquista.

Em primeiro lugar, agradeço ao CNPq que proporcionou que eu tivesse dois anos de bolsa que foram fundamentais para o andamento do mestrado.

Os funcionários de arquivos e bibliotecas são figuras fundamentais na pesquisa do historiador. Agradeço aos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), da Biblioteca Nacional (BN), e do Real Gabinete Português de Leitura.

A vinda para a Universidade Federal Fluminense foi repleta de boas surpresas. Os cursos com os professores Roquinaldo Ferreira, Martha Abreu e Sheila Siqueira de Castro Faria foram fundamentais para saciar, ao mesmo tempo que instigar, questões relativas a minha pesquisa. Todos foram super atenciosos e deram importantes dicas bibliográficas. A Martha e a professora Hebe Maria Mattos agradeço também pela leitura atenta do texto da minha qualificação. O professor Marcelo Badaró Mattos contribuiu imensamente com a leitura crítica de partes dessa dissertação. Agradeço ainda a professora Ismênia de Lima Martins, que foi super atenciosa ao conseguir que viesse um livro de Portugal para mim.

Outra surpresa na UFF foram os amigos que fiz e que ajudaram a dividir um pouco as angústias e expectativas. Márcia, Raquel e Acildo foram excelentes companheiros de curso. Marina foi sempre muito carinhosa e me recebeu de braços abertos.

A minha identificação com Pollyanna Mendonça foi enorme. Na construção da nossa amizade, descobrimos que somos muito parecidos. Não tenho palavras para demonstrar a gratidão por todas as vezes que liguei desesperado pedindo um favor e ouvi do outro lado uma voz gostosa responder, “um só não, quantos quiser”. Por mais que ela se achasse crítica demais, suas leituras foram fundamentais, assim como sua amizade.

Os bons e velhos amigos de Campinas se mostraram presentes, mesmo estando longe, como Livia, Carol e Aline. Outros estiveram mais pertos por que tive a oportunidade de recebê-los no meu “albergue de pesquisadores”. Nas nossas conversas trocamos figurinhas, partilhamos ansiedades e demos também muitas boas risadas, por que afinal de contas ninguém é de ferro. A Lalice, Gi, e, principalmente Cris, agradeço ainda por me ajudarem mandando textos e lendo partes do meu.

A vinda para o Rio significou estar mais próximo de bons e velhos amigos daqui. Felipe me recebeu, junto com sua divertidíssima mãe Angélica, em sua casa com portas e coração abertos. Minha gratidão é profunda pelas tardes banhadas por Maria Bethânia tocando ao fundo. Bruno e Mário garantiram ótimos momentos de descontração, suas histórias hilárias foram o melhor remédio para os momentos de cansaço. Foi ótimo também ter reencontrado Vivian e Nina, amigas de longa data.

Pude também ficar mais perto da família. A minha tia Ângela agradeço do fundo do meu coração por ter acreditado em mim e me dado um suporte financeiro que foi primordial. Minha tia Mimi foi sempre muito atenciosa e me divertiu com gostosas conversas. O delicioso mate gelado teve sempre o gostinho do carinho da minha avó querida, enquanto meu avô demonstrou seu afeto perguntando se eu tenho me alimentando direitinho.

Minhas irmãs sempre vibraram com as minhas conquistas e me mostraram que a vida pode ser mais leve nos momentos em que eu estava muito estressado. Minha mãe acreditou em mim em momentos que nem mesmo eu me dava crédito. Seu carinho e preocupação com meu relax foram os melhores bálsamos, e meu amor não pode ser expresso nessas linhas. A lindíssima Lia veio encher as nossas vidas com muita alegria. Ter me tornado “títo” foi uma delícia.

Por último, o meu profundo agradecimento a Gladys Sabina Ribeiro. Sua orientação foi cuidadosa e eficiente. Tive a satisfação de aprender muito em nossas conversas, e sua paixão e compromisso com o ofício do historiador são inspiradores.

RESUMO

O presente trabalho analisa a participação dos carregadores, cocheiros e carroceiros no setor de transporte na cidade do Rio de Janeiro entre 1824 e 1870. Mostro que trabalhadores livres, libertos e escravizados partilharam esse setor ao longo de todo o período. Investigo como os diferentes trabalhadores estavam representados, além de averiguar se havia alguma segmentação e hierarquização. Tendo em vista que muitos eram estrangeiros, africanos e portugueses, busco entender como o conhecimento que traziam pode ter influenciado a organização do transporte carioca.

Palavras-chave: transporte – trabalhadores – Rio de Janeiro

ABSTRACT

The present work analyzes the participation of porters, coachmen and caters in the transport sector in the city of Rio de Janeiro between 1824 and 1870. I show that free, freedmen and enslaved workers shared this sector during the period. I search how the different workers were represented, and if it's possible to find any segmentation or act of hierarchizing. Lots of them were foreigners, africans and portugueses, and I try to understand how the knowledge that they have brought could have influenced the organization of the transport in Rio.

Keywords: transport – workers – Rio de Janeiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO 1: Mundos do trabalho x Mundos da escravidão	13
CAPÍTULO 2: Trabalhadores livres, libertos e escravizados no setor de transporte	33
2.1. Perfil dos trabalhadores	43
2.2. Hierarquização e segmentação do setor de transporte	56
2.3. Mudanças no transporte	60
2.4 As posturas e o transporte com veículos	64
CAPÍTULO 3: Transporte terrestre no Mundo Atlântico	69
3.1 Transporte terrestre em Portugal	76
3.2 Carregadores na África	79
3.2.1 Caravanas	81
3.2.2 Recrutamento	82
3.2.3 Formas de carregar	86
3.2.4 Conflitos e negociações	87
3.3 Músicas de trabalho	91
CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
FONTES E BIBLIOGRAFIA	110
ANEXO DE IMAGENS	118

Introdução

“Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro”.¹

O trecho acima foi escrito pelo viajante Ave-Lallemant, que esteve na Bahia em 1858. Apesar de se referir a Salvador, ele se assemelha às descrições feitas por outros viajantes sobre a cidade do Rio de Janeiro no período, no sentido de apontar os negros como os principais responsáveis pelo transporte de mercadorias e pessoas.

Thomas Ewbank, por exemplo, que esteve no Brasil entre 1845 e 1846, afirmou que: “Toda a parte comercial do Rio de Janeiro é singularmente bem adaptada para ferrovias e, se o povo decidir não continuar a utilizar os negros como bestas de carga, seria de seu interesse possuí-la”.² A comparação dos negros com os animais de carga é feita ainda em outro momento de seu texto: “Aqui não temos carros puxados por quadrúpedes para o transporte de mercadorias. Os escravos são os animais de tração assim como de carga”.³

Os estudos que analisaram os carregadores negros no Rio de Janeiro tiveram os livros de viagens como principal fonte.⁴ Assim como a documentação que utilizaram, os autores acabaram cristalizando a imagem de que o setor de transporte na cidade no século XIX, principalmente na primeira metade, era realizado pelos carregadores negros. Mesmo Luiz Carlos Soares, que cotejou as informações dos viajantes com dados de outras fontes,

¹ Ave-Lallemant. *Viagem pelo Norte do Brasil em 1859*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1961.

² Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976. p.73.

³ *Idem, Ibidem*, p.93. A comparação dos escravos com bestas deve ser entendida dentro da intenção do autor de denunciar os abusos da escravidão. Ele afirma que “do pouco que pode ver, deduzo o quanto é horrorosa a situação do escravo”. Sua constatação foi antecedida de uma série de descrições de instrumentos de tortura dos negros, como máscaras e colares de ferro. O próprio suicídio cometido por eles, foi visto por Ewbank como uma forma de “terminar a vida a suportá-la nos termos em que lhes é oferecida”. *Idem, Ibidem*, p.325

⁴ Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBA; Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*, Petrópolis: Vozes, 1988.

continuou a apontar que na segunda metade do século o transporte de cargas era caracterizado pela forte presença dos escravos ao ganho.⁵

Por sua vez, Ana da Silva Moura foi a única autora que tratou dos cocheiros e carroceiros e afirmou que eles teriam substituído os carregadores negros a partir de 1850, sem enfrentarem nenhuma concorrência significativa. Se antes o transporte de cargas era feito por cativos, a partir desse período ele passou a ser monopolizado pela mão-de-obra livre, primeiramente constituída por imigrantes portugueses e depois pelos trabalhadores nacionais.⁶

Embora tenham tratado do mesmo tema, o transporte de cargas na cidade do Rio de Janeiro na segunda metade do XIX, Soares e Moura apresentaram visões distintas.⁷ Para o primeiro, os escravos ao ganho seriam a maioria entre os trabalhadores no transporte de carga. Enquanto Moura propôs que eles foram substituídos pelos cocheiros e carroceiros, que representavam uma mão-de-obra livre.

Apesar de questionar a afirmação de Moura de que a introdução dos cocheiros tenha se dado sem nenhum conflito, a indicação de trabalhadores livres, e entre eles muitos imigrantes brancos, fez com que eu refletisse sobre a caracterização do setor de transporte como formado exclusivamente por carregadores negros. Tendo em vista que a frase de Ave-Lallemant, citada anteriormente, sintetiza essa caracterização, resolvi problematizá-la. Afinal de contas, “tudo que transporta e carrega é negro”?

Como forma de responder essa e outras questões dividi essa dissertação em três capítulos. No primeiro deles, abordei de forma mais detida como os trabalhadores do setor de transporte apareceram na historiografia sobre o Rio de Janeiro do século XIX. Procurei entender as razões da segmentação encontrada, em que os historiadores preocupados com a história da escravidão abordaram o setor de transporte como sendo formado somente os carregadores, tidos como cativos e majoritariamente africanos. Enquanto que a única autora que pesquisou os cocheiros e carroceiros expôs que esse setor seria dominado pelos trabalhadores livres.

⁵ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.116.

⁶ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

⁷ É preciso ressaltar que o transporte não era o tema central do artigo de Luiz Carlos Soares. Seu objetivo era analisar os escravos ao ganho na cidade no Rio de Janeiro, e o carregamento seria uma entre as principais atividades exercidas por eles.

Busquei também dialogar com algumas obras que mostraram que trabalhadores livres, libertos e escravizados conviviam, no Rio de Janeiro do século XIX, tanto nas fábricas quanto nas ruas, além de partilharem outros espaços, como moradia, lazer, alimentação e transporte.

No segundo capítulo, verifiquei se era possível encontrar trabalhadores livres, libertos e escravizados convivendo no setor de transporte ao longo do século XIX. Procurei traçar um perfil desses trabalhadores, além de analisar de que forma se dava a participação deles nesse setor. Analisei ainda os conflitos e solidariedades surgidos.

O terceiro capítulo parte da hipótese de que a maioria dos trabalhadores envolvidos no transporte na cidade do Rio de Janeiro era formada por estrangeiros, portugueses e africanos, e que eles poderiam trazer conhecimentos do funcionamento do transporte em suas terras de origem. Conhecimentos esses que poderiam ter influenciado, de alguma forma, a organização do trabalho do lado de cá do Atlântico.

A intenção foi traçar, em linhas gerais, como se dava, nos séculos XVIII e XIX, o transporte terrestre de pessoas e mercadorias em Portugal e nas três principais regiões da África exportadoras de escravos para o Rio de Janeiro. Enfoquei também um aspecto específico, a música, entre as formas que os africanos utilizaram para reinscreverem seus conhecimentos, sob o julgo da escravidão, no processo de trabalho do transporte no Rio de Janeiro no século XIX. Busquei assim as possíveis conexões entre os cantos entoados pelos carregadores do Rio e os de outros trabalhadores negros no Mundo Atlântico.

O cenário em que se desenrola a trama dessa dissertação é o Rio de Janeiro, entre 1824 e 1870. Este recorte permitiu verificar profundas transformações ocorridas naquela que era a capital do Brasil. Modificações não só no sistema de transporte, como também na composição da mão-de-obra. A data de 1824 foi escolhida em função de serem desse ano as primeiras licenças que pesquisei.

Uma grande influência para essa dissertação foram as obras do historiador inglês E. P. Thompson.⁸ Ele levantou, entre outras coisas, a importância de se buscar em um contexto histórico específico os elementos culturais e morais presentes no processo de formação da classe. Esta perspectiva analítica me incentivou a procurar costumes mais

⁸ E. P. Thompson. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; *Idem*. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001; *Idem*. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

antigos, no caso relacionados aos trabalhadores do transporte, que foram reinterpretados e sedimentados ao longo do processo.

Dialoguei também com obras da história social que pretenderam analisar diversas identidades presentes nas experiências dos trabalhadores, como as étnicas, raciais, de gênero.⁹ No caso específico das identidades étnicas, existe um amplo debate sobre as diferentes concepções, travado principalmente na arena da antropologia. Uma posição teórica que ainda hoje possui ampla ressonância é a formulada por Fredrik Barth.¹⁰ Nela, o aspecto relacional é fundamental, já que a criação e manutenção das fronteiras entre membros e *outsiders* – isto é, como os grupos se definem em termos de “Nós” em relação a “Eles” – se dá no processo de interação.¹¹

Convido o leitor a acompanhar nas próximas páginas como os trabalhadores envolvidos no transporte, no Rio de Janeiro no século XIX, trilharam seus próprios caminhos.

⁹ Maria Clementina Pereira Cunha fez um pequeno balanço das principais vertentes atuais da história social na “Apresentação” do livro. Maria Clementina Pereira Cunha (org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp, CECULT, 2002.

¹⁰ Este autor teve certa influência nos estudos historiográficos que analisaram o redesenho das identidades étnicas africanas no Brasil. Um exemplo bastante rico é o de: Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

¹¹ Fredrik Barth. “Grupos étnicos e suas fronteiras” *in*: Philippe Poutignat e Jocelyne Sreiff-Fenart. *Teorias da etnicidade*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998. Siân Jones afirmou que uma visão dominante tem prevalecido nas ciências sociais a partir dos anos 1960 defendendo que grupos étnicos são sistemas autodefinidos e conseqüentemente grupos étnicos particulares têm sido definidos nas bases da auto-identificação e identificação por outros. O trabalho de Barth é citado com um *turn point* nas análises antropológicas sobre grupos étnicos. Cf. Siân Jones. *The archeology of ethnicity. Constructing identities in the past*. London: Routledge. p.60.

Capítulo 1: Mundos do trabalho x Mundos da escravidão

“Identificada com a história do trabalho livre (assalariado), a história social do trabalho no Brasil contém em si mesma, um processo de exclusão: nela não figura o trabalho o trabalhador escravo. Milhares de trabalhadores que, durante séculos, tocaram a produção e geraram a riqueza no Brasil, ficam ocultos e desaparecem num piscar de olhos”.¹²

Por muito tempo, pôde-se perceber a separação na historiografia brasileira, citada acima por Silvia Hunold Lara, em que de um lado estariam as obras que analisaram exclusivamente a escravidão, e do outro, as que tinham como objetivo a história social do trabalho. É como se tratassem de mundos completamente distantes, o da escravidão e o do trabalho. Cláudio H. M. Batalha, por sua vez, afirmou, em 1999, que não havia “uma única obra publicada no Brasil sobre a classe operária no período anterior a 1888”.¹³ Existiriam duas razões para isso. A primeira delas é que a existência da classe operária só era considerada a partir da expansão industrial ocorrida nos anos 1880. Tudo que viria antes era considerado, portanto, como a “pré-história” da classe. A outra razão é que se tinha como inconcebível a existência da classe operária juntamente com a escravidão, portanto, antes da Abolição.¹⁴

A mesma separação apareceu nos estudos que trataram dos trabalhadores envolvidos no setor de transporte na cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Enquanto alguns estudos analisaram somente os carregadores, ligados a uma mão-de-obra negra, e prioritariamente escrava¹⁵, outro focalizou exclusivamente os cocheiros e carroceiros,

¹² Silvia Hunold Lara. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. *Projeto História*, São Paulo, (16), fev. 1998. p.26

¹³ Claudio H. M. Batalha. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999. p.45.

¹⁴ *Idem, Ibidem*, p.46.

¹⁵ Trabalhos que tratam dos carregadores no Rio no século XIX: Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBA; Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

relacionados a uma mão-de-obra branca livre, formada por imigrantes, e posteriormente por nacionais.¹⁶

Apesar de serem praticamente onipresentes na descrição dos viajantes sobre a cidade na primeira metade do século XIX, as informações sobre eles geralmente estavam contidas em trabalhos que se dedicaram a aspectos mais gerais da vida do escravizado no espaço urbano do Rio de Janeiro. Esses estudos foram publicados principalmente a partir do final dos anos 1980, e estavam inseridos em um momento efervescente do debate historiográfico sobre a escravidão no Brasil em que os novos trabalhos, hoje bastante conhecidos, começaram a insistir na necessidade de incluir a experiência escrava na história da escravidão.¹⁷

O livro *A vida dos escravos no Rio de Janeiro*, de Mary C. Karasch, cuja primeira edição americana é de 1987, pode ser considerado uma obra pioneira no estudo dos escravizados no ambiente urbano do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, e ainda hoje é tido como a maior referência sobre esse tema específico. Com relação aos carregadores, a autora afirmou que essa era uma das funções mais importantes exercidas pelos cativos no Rio. Baseada no relato do viajante inglês John Luccock, ela apontou que havia uma lei não escrita que não permitia que os senhores carregassem qualquer coisa, nem caminhassem longas distâncias, ficando os escravizados, portanto, com o monopólio e o fardo de carregar bens e gente pelas ruas da cidade.¹⁸

Segundo Karasch, havia uma gradação do *status* entre os carregadores. Aqueles que teriam o *status* mais alto eram os responsáveis pelo transporte de D. João VI e D. Pedro I. Outro grupo de carregadores com algum *status* eram os que transportavam redes e cadeirinhas, sendo estes distinguidos por suas elegantes librés. Por sua vez, um dos trabalhos mais lucrativos e mais prestigiosos estava no porto e na alfândega, como

¹⁶ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

¹⁷ Alguns exemplos desses trabalhos: João José Reis. *Rebelião escrava no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986; Célia Maria Marinho de Azevedo. *Onda negra, medo branco*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; Sidney Chalhoub. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo : Companhia das Letras, 1990; Sílvia Hunold Lara. *Campos da violência: escravos e senhores da Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

¹⁸ Mary C. Karasch, *op. cit.*, pp.263-264.

estivadores. Enquanto isso, o serviço mais comum e de *status* mais baixo, era o de carregamento de água e de dejetos.¹⁹

As informações sobre os carregadores, no seu livro, são baseadas essencialmente nos relatos de viajantes estrangeiros, como Maria Graham, Ernst Ebel e John Luccock. A autora, inclusive, cita nas notas as gravuras de Jean-Baptiste Debret que considerou correspondentes ao tema tratado. As únicas exceções em termos de fonte nesse caso são uma ocorrência policial sobre a morte de um negro de ganho e duas escrituras da venda de escravizados juntamente com equipamentos para negócio de aluguel de meios de transporte.²⁰

Leila Mezan Algranti, em *O feitor ausente*, se propôs a analisar a escravidão urbana no Rio de Janeiro através dos crimes de cativos e pretendia “detectar as articulações e a camada escrava como um todo”.²¹ Seu recorte, porém, é bem mais circunscrito que o de Karasch, compreendendo os anos entre 1808 e 1822. Contudo, ao tratar dos carregadores a autora não utilizou a documentação policial e assim como Karasch recorreu aos registros dos viajantes. Algranti afirmou que os carregadores conduziam toda e qualquer carga independente da quantidade, e que eram de forma geral escravos ao ganho, ou trabalhavam sob o regime de aluguel.²²

Marilene Rosa Nogueira da Silva e Luiz Carlos Soares, por sua vez, tiveram como centro da análise os cativos ao ganho no Rio de Janeiro do século XIX. Ambos utilizaram como fonte principal os pedidos de licença encaminhados pelos senhores para que seus cativos andassem ao ganho. A diferença entre eles está no recorte temporal, enquanto Silva analisou o período entre 1820 a 1888, Soares concentrou-se principalmente entre 1850 e 1870, e a sua escolha foi justificada pelo número de licenças encontradas para esse período ser bem maior que nas épocas posteriores ou anteriores.

Segundo Marilene Silva, não se pode tratar os escravos ao ganho como um grupo homogêneo.²³ Existia entre eles uma hierarquia que estava relacionada ao ganho recebido, ao tipo de trabalho, além de diferenças étnicas e culturais. Ao analisar os carregadores negros, no entanto, Silva apontou que eles se diferenciavam pelos produtos que

¹⁹ *Idem, Ibidem*, pp.263-267.

²⁰ *Idem, Ibidem*, p. 549.

²¹ Leila Mezan Algranti, *op. cit.*, pp.22-23.

²² *Idem, Ibidem*, pp.86-87

²³ Marilene Rosa Nogueira da Silva, *op. cit.*

transportavam, possuindo menor ou maior *status*. A autora acabou por não aplicar aos carregadores os critérios de diferenciação expostos acima, como os étnicos e culturais, e retoma de certa forma a classificação em diferentes *status* exposta por Karasch. Em nenhum momento esta autora baseou suas afirmações sobre os carregadores na fonte principal de seu trabalho, isto é, os pedidos de licença. Assim como nos outros trabalhos citados anteriormente, ela também utilizou principalmente os relatos de viagem.

Soares, no entanto, na sua análise sobre os carregadores, entrecruzou os relatos dos viajantes com dados dos pedidos de licença. Dessa forma, ele afirmou que se a informação de Johann Moritz Rugendas for procedente, é muito provável que os pedidos de licença para os Congos estivessem relacionados com o transporte de carga. A partir do dado de que 2.715 cativos não tiveram suas atividades mencionadas, o autor especulou que estes foram empregados como carregadores, constituindo-se assim maioria entre os ganhadores cativos.²⁴

Como é possível constatar, os carregadores não constituíram o centro dos trabalhos expostos, e foram geralmente descritos dentro de um leque de funções exercidas pelos cativos no ambiente urbano. O artigo de Maria Cecília Velasco e de Cruz corresponde a uma certa exceção neste universo historiográfico, pois seu tema é um grupo específico de carregadores, os envolvidos com o trabalho no porto. Ela analisou, no entanto, o começo do século XX, e retrocedeu, de forma sucinta, ao século XIX “a fim de investigar o mercado de trabalho portuário, os atores e as relações predominantes nos trapiches e casas de café”.²⁵

Ainda que utilize o regimento da Companhia dos Homens Trabalhadores da Alfândega da Corte, a autora afirmou que eram nos comentários e cenas de rua descritas pelos viajantes que se podiam encontrar informações mais ricas e sistemáticas sobre a organização do mercado de trabalho ligado à vida do porto.²⁶ Baseada nas narrativas de viajantes, a autora afirmou que os carregadores negros “aparecem sempre como sujeitos plenos da ação, negociando as tarefas a realizar (...) e preservando margens de

²⁴ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.116.

²⁵ Maria Cecília Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 254

²⁶ *Idem, Ibidem.* p. 256

sociabilidade e lazer ao irem comemorar o pagamento do serviço no botequim da esquina”.²⁷

Provavelmente por se pautar nos carregadores ligados ao porto, Cruz apontou somente a especificidade étnica das turmas de trabalho ligadas ao transporte de café. Os minas aparentemente monopolizavam o mercado de trabalho gerado pelas firma comerciais envolvidas com a exportação de café. E mesmo ao relativizar a importância dos minas em detrimento das outras nações africanas, ela afirmou que pelo menos um fato é evidente, o de que em meados do século XIX, os carregadores de café, em sua maioria africanos escravizados ou libertos, “já constituíam uma fração de classe específica e claramente delineada na formação de trabalho empregada no sistema portuário”.²⁸

A minha monografia de final de curso teve o objetivo de analisar as experiências dos carregadores negros no Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX. Tendo em vista que os relatos de viagem foram as fontes principais utilizadas pelos diferentes autores para entenderem os carregadores, procurei revisitar não só a parte escrita desses relatos, como também a iconografia produzida pelos viajantes a fim de entender como elas podem nos informar sobre os sujeitos sociais ali registrados. Analisei ainda as licenças para escravizados ao ganho referentes à primeira metade do século XIX.²⁹

Levando em conta as questões que permeiam o gênero da narrativa de viagem, tentei mostrar que, apesar dos preconceitos culturais que faziam com que os viajantes vissem os negros, e principalmente os cativos, com um olhar branco e opaco que muitas vezes os impedia de entender os significados de suas experiências, eles registraram alguns aspectos de suas vidas. Embora os viajantes tenham feito registros, textuais e iconográficos, sobre os carregadores que os enquadravam em determinadas classificações e tipificações, o que impossibilita um pouco perceber as relações entre eles, encontra-se uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Eles apareceram como sujeitos ao negociarem as tarefas que iriam realizar, decidir o tamanho da turma dependendo da

²⁷ *Idem, Ibidem.* p.260

²⁸ *Idem, Ibidem.* p.263.

²⁹ Paulo Cruz Terra. *Cenas de trabalho; carregadores negros no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Monografia de conclusão de Bacharelado, Unicamp, 2005.

quantidade do volume e dos pesos das cargas, ao se unirem para a compra da liberdade, além de compartilharem uma visão do que era o serviço justo.³⁰

O que há de comum em todos os trabalhos, incluindo o meu, é afirmar que os negros, em especial os escravos ao ganho, monopolizavam o transporte de cargas e pessoas pelas ruas da cidade no século XIX. O embasamento dessa colocação está certamente nas fontes utilizadas pelos autores.

A principal fonte utilizada pelos trabalhos citados anteriormente foram os relatos de viagem. Um costume da cidade citado em todos esses relatos foi justamente o dos homens de negócios e toda a população livre do Rio preferir utilizar os carregadores negros para todo tipo de transporte, desde de uma carga pesada até uma simples carta. Luccock contou que um carpinteiro que iria auxiliá-lo em determinada tarefa, parou na porta da casa na intenção de alugar algum preto para que lhe carregasse algumas ferramentas. Luccock lembrou-lhe que sendo leves, ele mesmo poderia carregá-las, mas isso seria um erro tão grande quanto ele próprio usar as mãos.³¹ Esse trecho tem mais uma intenção de ridicularizar o costume do que propriamente tentar entender o papel do escravo naquela situação, ou as razões de utilizá-los nesse setor. Porém, em outro momento ele expôs que:

“No momento em que se retirava a minha bagagem de bordo, entendi de carregar nas minhas próprias mãos um bacamarte de baioneta envolvido numa capa de lã. Não tinha ido muito longe, quando um senhor inteiramente desconhecido para mim fez-me parar, pedindo-me que entregasse o que eu estava carregando a um dos servos, acrescentando que não era direito privar os pretos do seu ganha-pão e que isso fazendo eu incorreria em grave risco. Mais tarde ele se explicou, assegurando-me que até contra ofensas imaginárias gente das classes mais baixas às vezes exercia vinganças sérias”.³²

O autor, que antes havia apenas ridicularizado esse costume, apresentou aqui possíveis razões para o uso dos negros. Podemos desconfiar das palavras do senhor que se dirigiu a ele, no sentido de que ele poderia querer ocupar aqueles que provavelmente eram seus cativos. De qualquer forma, a passagem permite especular que os cativos poderiam, assim como seus senhores, ter algum benefício na atividade de carregar. Debret também mostrou, em seu relato, a tentativa de entender os motivos de tal costume, ao comentar:

³⁰ *Idem, Ibidem*, p.71.

³¹ John Luccock, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p.73.

³² *Idem, Ibidem*, p.75.

“Embora pareça estranho que nesse século de luzes se depare ainda no Rio de Janeiro como costume de transportar enormes fardos à cabeça dos carregadores negros é indiscutível que a totalidade da população brasileira da cidade, acostumada a esse sistema que assegura a remuneração diária de escravos empregados nos serviços de rua, se opõe à introdução de qualquer outro meio de transporte, como seja, por exemplo, o dos carros atrelados. Com efeito, a inovação comprometeria dentro de pouco tempo não somente os interesses dos proprietários de numerosos escravos, mas ainda a própria existência da maior classe da população, a do pequeno capitalista e das viúvas indigentes, cujos negros todas as noites trazem para casa os vinténs necessários muitas vezes à compra das provisões do dia seguinte”.³³

Nessa passagem o autor constatou que o transporte de mercadorias era quase um monopólio dos escravizados ao ganho. A adoção dos negros como meio de transporte, e a resistência à introdução de qualquer outro meio, foi descrita pela condição dos carregadores serem cativos ao ganho, e por isso garantirem uma remuneração aos seus senhores.

Existe uma considerável bibliografia que trata justamente do uso dos relatos de viagem como fonte para a história. Os autores levantaram a questão de como os registros feitos pelos viajantes eram permeados por diversas questões, como, por exemplo, a formação que ele obteve, a sociedade de onde veio, as intenções de sua viagem, etc.³⁴ Outro ponto fundamental é o gênero de viagem no qual esses relatos se inseriam. A dinâmica da desse gênero foi constituída, entre outras coisas, pelo universo de cópias e remissões entre os autores. Eneida Maria Mercadante Sela, por exemplo, abordou como Guillobel, e os viajantes que copiaram as imagens dele, “embora possuidores de diferentes concepções estéticas e formais, partilhavam valores e procedimentos de registro do universo social observado”.³⁵

Na minha monografia, apontei como o costume de se utilizar negros para o transporte foi visto pelos viajantes como algo característico da sociedade observada. Os

³³Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978. p.234.

³⁴ ³⁴ Algumas das obras que têm se dedicado à análise da produção dos viajantes: Miriam L. Moreira Leite. “Relatos de viajantes como fontes da história social da população brasileira”. *Livros de viagem: 1803- 1900*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997; Karen Macknow Lisboa. *A nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na Viagem pelo Brasil(1817-1820)*. São Paulo: Hucitec, 1997; Eneida Maria Mercadante Sela. *A pena e o pincel na Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil de Jean-Baptiste Debret*. Monografia de Bacharelado, Campinas: IFCH/ UNICAMP, 1999; Eneida Maria Mercadante Sela. *Desvendando figurinhas: um olhar histórico para as aquarelas de Guillobel*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2001; Robert W. Slenes. “Lares negros, olhares brancos: histórias da família escrava no século XIX”. *Revista Brasileira de História* nº 16. Marco Zero/ ANPUH. Mar/ ago.1998, v.8; Robert W Slenes. “As provações de um Abraão africano: a nascente nação brasileira na Viagem alegórica de Joham Moritz Rugendas”. *Revista de História da Arte e Arqueologia*, 2 (1195/6).

³⁵ Eneida Maria Mercadante Sela. *Desvendando figurinhas: um olhar histórico para as aquarelas de Guillobel, op. cit., p.70*.

carregadores, nesse sentido, representavam algo peculiar e, portanto, digno de ser anotado. Segundo Ilka Boaventura Leite, o “critério mais utilizado pelos viajantes para a escolha do que deveria ser mostrado em seus relatos foi o exótico, isto é, procuraram, sempre que possível, realçar as diferenças”.³⁶

Os carregadores eram algo exótico, diante do olhar dos viajantes, por serem utilizados como meio de transporte de mercadorias e pessoas pela cidade. Exóticos também por que eram negros e em grande número.³⁷ Sendo assim, praticamente todos os viajantes que pintaram alguma cena, ou escreveram algumas linhas sobre as ruas do Rio, principalmente no que concerne à primeira metade do século XIX, mencionaram os carregadores.

O que importava para os viajantes era mostrar o que havia de diferente e peculiar ao seu público, formado principalmente por europeus e americanos. Dessa forma, por mais que eles tivessem visto outros grupos envolvidos no transporte – como trabalhadores livres e brancos, por exemplo – mesmo que em quantidade menor do que os negros e escravizados, isso não seria tão interessante de relatar. Mesmo assim, é possível encontrar algumas informações muito esparsas como a de Luccock que, ao comentar o Rio em 1813, diz que “as carruagens começaram a fazer-se mais numerosas, algumas magníficas e, quando a caminho da Corte faziam-se puxar por cavalos em vez de mulas e servir por lacaios brancos em vez de escravos”.³⁸

Larissa Moreira Viana afirmou que havia uma tendência entre viajantes norte-americanos e ingleses de considerar como não-brancos certos povos europeus, como os portugueses.³⁹ Dessa forma, seria possível que os portugueses também estivessem incluídos entre os carregadores negros nos registros, escritos e imagéticos, dos viajantes. Porém, o que pude perceber é que nas descrições sobre os carregadores, eles foram geralmente indicados não só como negros, mas também como sendo de origem africana.

Robert W. Slenes, por sua vez, propôs que devido aos preconceitos culturais dos viajantes, os relatos produzidos por eles tornam-se extremamente precários como fontes.

³⁶ Ilka Boaventura Leite. *Antropologia da viagem: escravos e Libertos em Minas Gerais no Século XIX*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1996. p.95.

³⁷ Paulo Cruz Terra, *op. cit.*, p.36

³⁸ John Luccock, *op. cit.*, p.163.

³⁹ Larissa Moreira Viana. *As dimensões da cor. Um estudo do olhar norte-americano sobre as relações inter-étnicas no Rio de Janeiro, primeira metade do século XIX*. Niterói: Dissertação de mestrado, UFF. p.89

Para penetrar no mundo da escravidão são necessários outros tipos de informação ou outras leituras desses relatos.⁴⁰

Dentro da perspectiva apontada por Slenes, tanto Luiz Carlos Soares, quanto eu, cruzamos as informações dos viajantes com a análise das licenças para escravos ao ganho para tentar obter informações sobre os carregadores negros. Ambos vimos, para a primeira e para a segunda metade do século XIX, que a grande maioria era formada por escravizados e africanos. Mais uma vez foi possível perceber que essa conclusão tem a ver com a documentação escolhida, pois nós dois havíamos utilizado uma fonte que permitia encontrar somente cativos e alguns poucos libertos. Sendo assim, a possibilidade de identificar outros tipos de trabalhadores envolvidos no transporte tornou-se difícil devido às limitações da própria documentação.

Soares afirmou, em relação aos escravizados que não tiveram as funções declaradas nas licenças:

“Se realmente a maior parte desses escravos foi empregada no transporte de carga, pode-se imaginar que já nos anos 1850 tenha se manifestado mais intensamente no comércio ambulante a tendência de substituição dos cativos pelos trabalhadores livres imigrantes. É possível que estes trabalhadores brancos rejeitassem com muita frequência as atividades do transporte de carga, onde eles seriam facilmente nivelados aos trabalhadores escravos. Isto talvez explique a presença ainda maciça de cativos entre os carregadores na segunda metade do século passado”.⁴¹

A passagem acima contrasta com a proposição de Ana Maria da Silva Moura, única autora a focar os condutores de veículos, propriamente os cocheiros e carroceiros. Moura afirmou que por volta de 1850 seria o momento de transição na infra-estrutura de abastecimento e transporte. Se antes o transporte era feito por cativos, a partir dessa data ele passa a ser monopolizado pela mão-de-obra livre, primeiramente constituída por imigrantes portugueses e depois pelos trabalhadores nacionais. Esta autora utilizou principalmente as licenças pedidas pelos proprietários de veículos, nas quais não aparecem nenhum liberto e um número ínfimo de escravizados, enquanto condutores. Os carroceiros e cocheiros, segundo a autora, possuem diferenças. Enquanto os primeiros participavam do transporte e abastecimento da cidade ao nível individual e artesanal, os cocheiros de

⁴⁰ Robert W. Slenes. “Lares negros, olhares brancos: histórias da família escrava no século XIX”. *Revista Brasileira de História* n° 16. Marco Zero/ ANPUH. Mar/ ago.1998, v.8. p.203.

⁴¹ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.116

aluguel estavam ligados às firmas de importação e exportação, e às empresas que prestavam serviços urbanos de coches e carruagens.

Os cocheiros e carroceiros foram descritos como realizando as mesmas funções que foram atribuídas, pelos viajantes e autores que os utilizaram, aos carregadores. Serviços como mudanças, “carregamento de materiais de construção, aterro, lixo, água (...) fretes de café, couro, tabaco, mandioca em farinha”.⁴² A autora, no entanto, expôs que eles não sofriam, a partir de 1850, nenhuma concorrência significativa com escravizados ou outros grupos estrangeiros. Essa falta de concorrência teria causado, segundo ela, “a frouxidão dos laços de categoria, de um baixíssimo nível de consciência de classe”.⁴³ Na sua explicação sobre a transição é como se os trabalhadores imigrantes, e depois nacionais, ocupassem o lugar dos cativos sem nenhum conflito e tensão. Esses trabalhadores “como que brotam”, usando uma expressão da própria autora para explicar o surgimento das companhias de transporte e abastecimento.

Estamos diante, portanto, de um dilema: Soares afirmou que na segunda metade do século XIX o transporte de cargas era realizado pelos escravos ao ganho e Moura que esse setor era dominado exclusivamente pelos trabalhadores livres. Vê-se assim claramente a situação relatada por Silvia Lara e Cláudio Batalha. Enquanto o estudo que enfocou a questão do transporte relacionado ao trabalho escravo, não tocou nos trabalhadores livres, o que tratou desse setor em relação aos trabalhadores livres, propôs uma substituição, embora antecipe para 1850, o marco temporal que geralmente foi situado em 1888.

Será que esses trabalhadores realmente não dividiam o transporte de cargas e pessoas na cidade? Ou será que se trata de uma visão parcial por parte de nós historiadores de não termos percebido que trabalhadores livres, escravizados e libertos podem sim ter partilhado o setor de transporte? Visão parcial essa que está associada, como vimos acima, em grande parte com as fontes que utilizamos e priorizamos – os viajantes e as licenças para escravos ao ganho, no caso dos carregadores, e das licenças pedidas pelos proprietários de veículos, no caso dos cocheiros e carroceiros. Nesta dissertação, busco justamente verificar como os diferentes grupos estavam representados nesse setor.

⁴² Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravo*, op. cit., p.44

⁴³ *Idem*, *Ibidem*, p.45.

A procura pela convivência dos trabalhadores livres, escravizados e libertos nos espaços e processos de trabalho nas cidades brasileiras está relacionada com uma mudança na historiografia.⁴⁴ Depois de 1998, quando foi publicado o artigo da Silvia, e 1999, quando saiu o do Batalha, muitos estudos vêm surgindo mostrando como esses diferentes trabalhadores interagiam, entre os quais destaco os relacionados ao Rio de Janeiro.

Maria Cecília Velasco e Cruz, em trabalho mencionado anteriormente, propôs que para entender a formação e atuação da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, criada em 1905, era preciso retornar ao século XIX. A autora afirmou que a composição social da classe trabalhadora urbana transformou-se imensamente com a chegada dos imigrantes italianos, portugueses e espanhóis, embora isso não tenha ocorrido entre os operários do porto do Rio de Janeiro. Os negros continuaram sendo maioria entre a mão-de-obra e ela observou que “há no porto do Rio de Janeiro, uma forte linha de continuidade entre os escravos e libertos dos velhos tempos imperiais e os proletários da Primeira República”.⁴⁵ Continuidades essas que estavam, por exemplo, na forma de contratação, o “trabalho avulso”, que consistiria em engajamentos curtos e seleção aleatória, e era utilizado no transporte e manuseio de cargas desde o Oitocentos.⁴⁶

No porto, e nas instalações em torno dele, também se situavam grande parte dos trabalhadores analisados por João José Reis. Ele estudou os homens que trabalhavam ao ganho, também conhecidos como ganhadores, na Bahia em dois momentos. O primeiro deles foi numa Greve organizada pelos trabalhadores ao ganho em 1857. O segundo momento se deu em 1887, em torno do Livro de Matrículas dos ganhadores.⁴⁷

Em ambos os momentos, os ganhadores estavam organizados em cantos, que eram grupos, etnicamente delimitados, que se reuniam para oferecer seus serviços em determinados locais da geografia urbana de Salvador. No entanto, ocorreram algumas mudanças. O número de escravizados, com certeza foi uma delas, já que em 1887 eles eram apenas cinco, constituindo-se exceção entre os 1703 membros registrados. Outra mudança foi em relação aos africanos, pois, se na primeira metade do século XIX eles representavam

⁴⁴ Claudio H. M. Batalha. “A Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências” in: Freitas, Marcos C. de. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo, Contexto, 2001.

⁴⁵ Maria Cecília Velasco e Cruz, *op. cit.*, p.274.

⁴⁶ *Idem, Ibidem*, p.254.

⁴⁷ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, 18. João José Reis. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*, n.24, 2000.

praticamente 100% dos ganhadores escravizados e libertos, em 1887 eles compunham somente 49% dos trabalhadores com nacionalidade mencionada.⁴⁸

Embora em todo o século XIX, a maioria dos ganhadores de Salvador se dedicava ao transporte de cargas e bagagem, mudou a forma como realizavam essa atividade:

“Apesar de continuarem a carregar, individualmente, pequenos volumes e cestos e, em grupo, cargas mais pesadas com a ajuda de pau e corda, ao longo da segunda metade do século podem ter passado também a utilizar carroças de duas rodas puxadas por jumentos e burros, ou um tipo de carro com quatro rodas pequenas que os próprios ganhadores puxavam.”⁴⁹

As transformações na cidade incluíam a introdução de novos meios de transporte de passageiros, como os bondes puxados a burros, além de um elevador que ligava a cidade Baixa à Alta, percurso que antes era realizado em cadeiras carregadas por negros. As cadeiras tornaram-se, segundo Reis, cada vez mais esparsas no final do século e o próprio declínio da escravidão em Salvador teria eliminado a atividade de carregador de cadeirinha, que “talvez representasse o mais explícito símbolo ocupacional da subordinação negra”.⁵⁰

O autor expôs, ainda, que embora os ganhadores desempenhassem prioritariamente a função de carregador, essa não foi a única. Era comum que eles fossem carregadores e, ao mesmo tempo, tivessem ocupações especializadas, sobretudo ligadas ao setor de construção. Esse foi um dos fatores que podem ter influenciado o fato de que, nas vésperas da abolição, os cantos estariam pautados por uma organização mais orientada por princípios classistas. As funções especializadas permitiram que os ganhadores experimentassem, de tempos em tempos, o assalariamento e, portanto, patrões, vivenciando assim a experiência de classe mais “clássica”. Sendo assim, tendo em vista que o trabalho de rua em Salvador era ocupado, as vésperas da abolição, em grande parte por “gente de cor”, classe, raça e etnia estavam misturados num jogo complexo. Nessa conjuntura específica, Reis afirmou que o lado da classe prevalecia.⁵¹

Dois outros autores que também privilegiaram a análise de categorias específicas no período anterior à Abolição foram Fabiane Pipinigi e Artur José Renda Vitorino. A primeira tratou das reivindicações no Rio de Janeiro dos caixeiros – como eram chamados

⁴⁸ João José Reis. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”, *op. cit.*, p.217

⁴⁹ *Idem, Ibidem*, p.210.

⁵⁰ *Idem, Ibidem*, p.210.

⁵¹ *Idem, Ibidem*, p.240.

os empregados no comércio – pela diminuição das horas de trabalho. Segundo a autora, havia uma especificidade nesse ofício, já que patrões e empregados, em geral ambos de origem portuguesa, conviviam em uma certa proximidade. A relação estabelecida entre eles, no entanto, não era apenas uma “situação degradante para o dominado, mas um campo de disputas”.⁵²

Popinigis acompanhou, então, os diferentes perfis formados, ao longo do período estudado, dos conflitos entre empregados e patrões em torno da demanda de fechamento das portas nos domingos e feriados e diminuição das horas de trabalho nos outros dias. A primeira mudança foi que, se antes os conflitos ocorriam no âmbito privado das casas e/ ou das lojas, depois eles passaram a ganhar as ruas e tomaram um aspecto reivindicativo e coletivo. Em 1906, por exemplo, os caixeiros partiram para o confronto direto com os patrões e a autora afirmou que vários deles foram relatados pelas colunas policiais dos grandes jornais.⁵³

Vitorino, por sua vez, analisou a organização coletiva dos compositores tipográficos “dentro das condições geradas pela escravidão no século XIX”, através da greve ocorrida no Rio de Janeiro de 8 de janeiro de 1858. Durante essa greve, a categoria mostrou que estava construindo uma identidade coletiva, baseada na valorização sócio-econômica do seu ofício. Mas para alcançar tal fim, os operários: “buscavam formar canais organizatórios adequados a fim de expressar, às vezes contraditoriamente, os anseios de reconhecimento do trabalho naquela sociedade marcada pelo escravismo e pela desqualificação do trabalho manual.”⁵⁴

As associações criadas pelos trabalhadores no período de formação da classe operária carioca constituíram o tema estudado por Cláudio Batalha em artigo citado anteriormente. Este autor afirmou que existem elementos de ruptura e continuidade no movimento operário do século XX em relação ao século XIX. Seria falsa, segundo Batalha, a idéia que as sociedades de resistência, criadas nos primeiros anos do século XX, substituíram definitivamente as sociedades mutualistas, que surgiram na década de 1830. Essas últimas sociedades eram voltadas para o socorro de seus associados em caso de

⁵² Fabiane Pipinigis. “As sociedades caixeirais e o ‘fechamento das portas’ no Rio de Janeiro (1850-1902)”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999. p.112.

⁵³ *Idem, Ibidem*, p.115.

⁵⁴ Artur José Renda Vitorino. “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipográficos de 1858 no Rio de Janeiro”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999. p.99

doença, invalidez, desemprego, etc. As sociedades de resistência, por sua vez, exerciam funções eminentemente sindicais, como luta por melhores salários e pela diminuição da jornada de trabalho. Mas isso não quer dizer que “algumas das velhas sociedades acabaram incorporando funções de resistência, do mesmo modo que algumas das novas sociedades de resistência adotaram práticas assistenciais”.⁵⁵

Batalha afirmou que entre 1835 e 1899 foram criadas 46 sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro. Essas associações tinham como seus membros apenas homens livres, não havendo impedimento ao ingresso dos libertos nos estatutos. Apesar disso, não se pode negar que elas estavam inseridas numa sociedade escravista. Um dos pontos levantados é de que:

“o controle dessas organizações sobre o mercado de trabalho é absolutamente inexistente, já que esses trabalhadores livres estavam submetidos à concorrência dos escravos de ganho, muitos a serviço de um artesão qualificado, além, é claro, dos escravos que trabalhavam nas oficinas, o que também serviria para explicar a fraqueza das corporações de ofício no Brasil colonial”.⁵⁶

As associações mutualistas operárias geralmente posicionavam-se contrárias a escravidão, sobretudo a partir dos anos 1870. A escravidão era considerada como um obstáculo a qualquer esforço de valorização do trabalho, já que “reforçava a desqualificação do trabalho manual na cultura dominante brasileira”.⁵⁷

A discussão sobre associações tem relação com os cocheiros e carroceiros, por que, ao contrário de Ana Maria da Silva Moura, que afirmou não ter encontrado evidências concretas de associações criadas por essa categoria, eu identifiquei duas delas. A primeira é a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, criada em 17 de abril de 1881.⁵⁸ O próprio título já remete as associações de cunho mutualista, além do que constava no seu estatuto a função de “socorrer os associados e suas famílias”.⁵⁹ Esta associação conviveu a partir de 1906 com a Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, fundada em 23 de setembro do mesmo ano.

⁵⁵ Claudio H. M. Batalha. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”, *op. cit.*, p.47

⁵⁶ *Idem, Ibidem*, p.62.

⁵⁷ *Idem, Ibidem*, p.65.

⁵⁸ Estatuto da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros. Diário Oficial, novembro 1906.

⁵⁹ *Idem, Ibidem*.

A segunda associação apresentava características distintas da primeira, já que objetivava defender os interesses profissionais e direitos das classes envolvidas. Tinha como um dos seus fins procurar obter, por meios legais, “o aumento do salário e a diminuição de trabalho, de acordo com as necessidades econômicas e higiênicas dos trabalhadores”.⁶⁰ Foi esta mesma associação que esteve à frente da greve de 1906, e, segundo o *Jornal do Brasil*, contava nesse período com sete mil sócios.⁶¹ É interessante perceber que, durante essa greve, o presidente da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros foi até o *Jornal do Brasil* para informar que esta nada tinha a ver com a paralisação.⁶²

Rafael Maul de Carvalho Costa também analisou a experiência organizativa dos trabalhadores no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. Só que, ao contrário de Batalha, que focou somente as associações de trabalhadores livres, Costa tratou ainda daquelas realizadas pelos escravizados. As sociedades de trabalhadores, segundo este autor, eram tanto as que se reuniam em torno de uma categoria profissional específica, quanto as que englobavam diversas categorias, e ainda as que se formam em torno de identidades étnicas, mais especificamente, negras. Este autor afirmou que, apesar de serem proibidas pela legislação, não se pode negar, a existência de organizações de escravizados no Brasil.⁶³

Essa forma mais ampliada de pensar as associações dos trabalhadores proposta por Costa faz com que se possa identificar formas organizativas entre os carregadores do Rio, mesmo que não se tenha comprovado a existência de cantos, como na cidade de Salvador. Segundo o depoimento de J. B. Moore, ao *Select Committee on the slave trade*, os carregadores minas de café do Rio de Janeiro adiantavam dinheiro para alforria um dos outros, sendo reembolsados por prestações mensais.⁶⁴ Charles Ribeyrolles, por sua vez, afirmou que negros minas da cidade formavam uma corporação entre si, e que sustentavam uma caixa de resgate que a cada ano alforriava e remetia alguns às terras africanas.⁶⁵

⁶⁰ Estatuto da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros. Diário Oficial, outubro 1908.

⁶¹ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906.

⁶² *Idem*, *Ibidem*.

⁶³ Rafael Maul de Carvalho Costa. *Trabalhadores do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX: algumas experiências organizativas*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2006. p.2

⁶⁴ Cf. Manuela Carneiro da Cunha. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 34.

⁶⁵ Charles Rybeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, EDUSP, 1975. pp. 208-209.

Costa encontrou uma situação muito semelhante no estatuto da *Sociedade Beneficente Socorro Mútuo dos Homens de Cor*. Neste estatuto, estava entre as obrigações e direitos dos associados:

“Os sócios sujeitos ganharão da vantagem de entrar no sorteio [anual] para a libertação; e uma vez libertos poderão exercer todos os cargos da Sociedade, para os quais, enquanto naquela condição, não poderão ser nomeados ou eleitos.”⁶⁶

As irmandades religiosas negras também cumpriam algumas das funções de uma associação de poupança, e Karasch mencionou o caso da irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito do Rio de Janeiro que, em 1834, libertou seu primeiro irmão escravo.⁶⁷ Verificou-se em outras partes do Mundo Atlântico, organizações com caráter parecido. No caso da Bahia, os cativos reuniam-se em torno das “juntas”, também conhecidas como “caixas de empréstimos”.⁶⁸ Já na região da África Ocidental, de onde vinham os cativos denominados como minas no Rio de Janeiro, é possível encontrar também essas associações de poupança. Elas eram chamadas de *osusu* entre os Esan, e de *esusu* na Yorubalândia. O componente principal delas era que cada membro tinha objetivos econômicos específicos que pretendiam atingir. Ao reunirem-se, eles juntavam capital para que cada um pudesse começar seus projetos.⁶⁹

Marcelo Badaró Mattos afirmou que a experiência de convivência entre escravizados e livres foi fundamental no processo de formação da classe trabalhadora do Rio de Janeiro. Este autor abordou essa convivência em diversos aspectos, como no mercado de trabalho, nas organizações criadas, além das ações coletivas. Ele tocou ainda na questão da consciência de classe, tendo em vista “a progressiva (porém não linear) auto-identificação dos trabalhadores a partir de seus interesses comuns e de oposição de interesses em relação aos seus exploradores”.⁷⁰

⁶⁶ Cf. Rafael Maul de Carvalho Costa, *op. cit.*, p.65.

⁶⁷ Mary C. Karasch, *op. cit.*, p. 466. A autora citou ainda um caso de um grupo de minas, no Rio de Janeiro em 1838, que buscou a liberdade de Fernando Mina, doado à Santa Casa com um caso incurável de elefantíase.

⁶⁸ *Idem, Ibidem*, p. 467.

⁶⁹ Onaiwu W. Ogbomo. “Esan women traders na precolonial economic power”. *In: Bessie Housse-Midamba; Felix K. Ekechi (ed.). African market and economic power. The role of women in African economic development*. Westport: Greenwood Press, 1995. p.17.

⁷⁰ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Mimeo, Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004. p.26.

Este autor ressaltou o cuidado ao utilizar a expressão mercado de trabalho para o século XIX. Não se tratava de um mercado de trabalho livre assalariado clássico, já que a escravidão o marcou até, pelo menos, os anos anteriores à abolição. O preço dos cativos, por exemplo, era importante na incorporação de mais ou menos trabalhadores livres aos empreendimentos. A presença escrava no meio urbano era ainda um fator de fixação dos salários, como no caso das fábricas, em que os preços dos aluguéis dos escravizados definiam o patamar da remuneração. Sendo assim, a “variação salarial dos trabalhadores livres, não se pautava apenas pelos critérios clássicos de oferta e procura de mão-de-obra proletarizada”.⁷¹

Segundo Mattos, os trabalhadores escravizados e livres conviviam tanto nas fábricas quanto na rua. Eles partilhavam ainda outros espaços, como moradia, lazer, alimentação e transporte. Ao compartilharem os cortiços, por exemplo, os trabalhadores de diferentes condições civis tornavam-se uma só comunidade.⁷² Com relação às ações coletivas, Mattos enfocou não só as greves dos trabalhadores livres, mas também as dos escravizados. Ele citou o exemplo da paralisação dos cativos do estabelecimento da Ponta da Areia, em 1857.⁷³

O fenômeno da convivência entre trabalhadores escravizados e livres também foi observado por alguns autores em relação aos Estados Unidos da América. George M. Fredrickson, citado por Gladys Sabina Ribeiro, apontou que nas cidades norte-americanas os brancos também trabalhavam lado a lado com os libertos e escravizados. A competição fez com que os homens brancos direcionassem os negros para ocupações menos remuneradas, ou menos valorizadas, guardando para si determinadas posições. Depois da Guerra Civil neste país, a situação acentuou-se e os brancos marcaram definitivamente sua posição nas atividades mais especializadas, que exigiam maior controle e treino.⁷⁴

Um outro exemplo da competição vivenciada pelos trabalhadores nesse país pode ser observado na autobiografia escrita por Frederick Douglass, publicada em 1845.⁷⁵ Nesta

⁷¹ *Idem, Ibidem*, p.36.

⁷² *Idem, Ibidem*, p.62.

⁷³ *Idem, Ibidem*, p.6.

⁷⁴ Cf. Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002. p.206.

⁷⁵ Sobre as características principais dessa obra, além da sua relação com outras obras auto-biográficas escritas por negros no E.U.A., ver: Eric J. Sundquist (org.) *Frederick Douglass; New Literary and historical essays*. Cambridge: University Press, 1993; Huston A. Baker Jr. “Introduction” in: Frederick Douglass.

obra, ele contou desde a sua infância até três anos depois de sua fuga para o Norte, feita em 1838. Ele trabalhou em diversas fazendas da família de seu proprietário. E, após um plano de fuga malsucedido, foi mandado para a cidade de Baltimore. Lá, ele foi alugado para um construtor de navios, e aprendeu a calafetar. Trabalhavam lado a lado nesse lugar, brancos e negros, sendo que a maioria desses era livre. As condições de trabalho pioraram muito quando os brancos decidiram que não iriam mais trabalhar ao lado dos homens de cor que eram livres, com receio de que perdessem seus empregos. Aproveitando-se da urgência que o patrão precisava para entregar os navios, os brancos decretaram greve e afirmaram que não voltariam a trabalhar até que os carpinteiros negros fossem dispensados.⁷⁶

Embora, não tivesse sido dispensado, Douglass afirmou que sofreu conseqüências diretas. Ao considerarem como degradante trabalhar com negros, os brancos tornaram as condições de trabalho para ele as piores possíveis. Ele expôs que, após apanhar muito de um grupo de brancos que dividiam o local de trabalho com ele, foi pedir ajuda a seu senhor, que chegou a leva-lo a um advogado.⁷⁷ Por mais que seja necessário levar em conta que esses combates no ambiente de trabalho foram relatados sob a ótica de um autor que escreveu sua biografia justamente como forma de denunciar os horrores da escravidão, esta obra levanta a possibilidade de pensar que o contato entre os diferentes tipos de trabalhadores podem ter gerado muitos atritos, fazendo eclodir conflitos até mesmo violentos.

Retornando a situação brasileira, alguns autores chamaram a atenção para um outro elemento presente no mercado de trabalho carioca, o imigrante, principalmente português. Segundo os cálculos de Luiz Felipe de Alencastro, os portugueses correspondiam a 10% da população total da Corte em 1849, e chegaram a 20% em 1872. Baseado nesses dados, Alencastro afirmou que o mercado de trabalho da cidade poderia ser dividido em três fases: 1^a) africana até 1850; 2^a) luso-africana até 1870; 3^a) luso-brasileira, a partir de 1870.⁷⁸

Narrative of the life of Frederick Douglass. An American slave. Written by himself. Harrisonburg: Penguin Books, 1987; John W. Blassingame. "Introduction" in: Frederick Douglass. *Narrative of the life of Frederick Douglass. An American slave. Written by himself.* New Haven: Yale University Press, 2001.

⁷⁶ Frederick Douglass. *Narrative of the life of Frederick Douglass. An American slave. Written by himself.* New Haven: Yale University Press, 2001. p.68.

⁷⁷ *Idem, Ibidem*, p.68.

⁷⁸ Luiz Felipe de Alencastro. "Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872". *Novos Estudos*, n.21, Cebrap, julho de 1988. p44.

Segundo Gladys Sabino Ribeiro, a importância da mão-de-obra lusa poderia ser percebida já na primeira metade do século XIX. Contrariando os autores que apontaram como de pouca monta ou igual a zero, Ribeiro procurou mostrar a relevância da imigração lusa no período. Ela estimou que, em 1834, os cinco mil portugueses representavam 21,51% dos trabalhadores livres adultos da Corte.⁷⁹ O estudo da imigração no Primeiro Reinado seria importante justamente para matizar a visão dual da sociedade carioca, em que de um lado estavam os trabalhadores cativos e libertos, e de outro os senhores, na sua maioria portugueses ou luso-descendentes. Havia “uma nova face trabalhadora da Corte, branca, pobre e portuguesa, que precisa ser desvendada, até mesmo para desfazermos as visões sobre os próprios portugueses, pensados somente enquanto personagens da Família Real, da nobreza, da burocracia ou do comércio de grosso trato”.⁸⁰

Sobre a convivência entre trabalhadores portugueses e escravizados, Ribeiro afirmou que africanos e lusos chegavam ao Rio com uma faixa etária semelhante, geralmente menores adolescentes ou jovens adultos.⁸¹ Esse fato traria, segundo a autora, o entendimento da formação do mercado de trabalho na cidade, nesse período. Engrossado “por levas de pessoas na mesma faixa, certamente estes espaços seriam palco de trocas culturais e eventualmente de alianças, mas sobretudo de contendas variadas na luta pela sobrevivência”.⁸² Haveria no mercado da Corte uma espécie de segmentação, tendo os portugueses reservado para si as melhores oportunidades, marginalizando os escravizados e libertos.

Neste capítulo, verifiquei, através da bibliografia, a existência de trabalhadores livres, libertos e escravizados partilhando o mercado de trabalho na cidade do Rio de Janeiro durante todo o século XIX. Mas qual a importância de se constatar a existência de diferentes grupos partilhando o espaço de trabalho? Acredito que os diferentes tipos de trabalhadores construíram seus laços de solidariedade e seus conflitos nessa convivência, além de criarem e recriarem suas identidades. O trabalho lado a lado de escravizados e

⁷⁹ Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*, op. cit., p.180.

⁸⁰ *Idem, Ibidem*, p.167.

⁸¹ *Idem, Ibidem*, p.201.

⁸² *Idem, Ibidem*, p.202.

livres dava, muitas vezes, significados de liberdade aos primeiros e representava escravidão para os segundos.⁸³

No próximo capítulo, busco se também é possível encontrar os trabalhadores livres, libertos e escravizados no setor de transporte de mercadorias e pessoas na cidade do Rio de Janeiro no século XIX, e ver como eles estavam representados.

⁸³ Reis fez essa constatação em relação aos contatos entre escravos e libertos, porém eu estendo aos trabalhadores livres em geral. João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”, *op. cit.*, p.10.

Capítulo 2: Trabalhadores livres, libertos e escravizados no setor de transporte

“Quem compra um escravo forte e saudável pode logo ganhar sua pataca por dia, para isso basta mandá-lo aos armazéns do porto”.⁸⁴

O trecho acima foi escrito por Leithold, que esteve no Rio de Janeiro em 1819, e fez referência aos carregadores que trabalhavam na região do porto como sendo escravizados ao ganho. Diversos outros relatos de viajantes afirmaram justamente que grande parte desses carregadores trabalhava ao ganho pelas ruas do Rio de Janeiro no século XIX. Thomas Ewbank, que esteve no Brasil entre 1845 e 1846, expôs que os escravizados ao ganho eram aqueles:

“que trabalham para os seus senhores, e que entregam, todas as noites, de volta para casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras, si as houver; outras vezes, nos maus dias, repõem a diferença do ganho”.⁸⁵

A historiografia, por sua vez, analisou a escravidão ao ganho como uma relação de trabalho própria do meio urbano. E abordou, de maneira geral, que esse tipo de trabalho teria permitido ao cativo da cidade não só uma liberdade maior de movimento, como também um maior acesso à compra de alforria, se comparado com o escravizado que vivia no campo.⁸⁶ No entanto, ao mesmo tempo em que levantaram a imagem do mercado ao ganho como um espaço privilegiado de liberdade e de possibilidade de acesso a ela, os estudos praticamente não trataram sobre o papel dos ganhadores libertos e livres e das

⁸⁴ T. Von Leithold. *Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta, Acompanhada de numerosa descrição dessa capital, da vida na corte e de seus habitantes, bem como conselhos para os que buscam melhorar sua sorte no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966. p.36.

⁸⁵ Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976. p.165.

⁸⁶ Trabalhos que analisaram os escravos ao ganho, e que já foram citados no capítulo anterior: Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBa; Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

possíveis relações entre eles próprios e entre eles e os cativos que exerciam as mesmas atividades.⁸⁷

Tendo em vista que os viajantes, e a historiografia que se baseou bastante neles, consideraram os carregadores negros como sendo em sua maioria escravos ao ganho, creio que para traçar um perfil dos trabalhadores envolvidos no setor de transporte é preciso voltar os olhos para o mercado de trabalho ao ganho como um todo na cidade no século XIX. Enquanto isso, o único trabalho que analisou os cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro indicou que eles eram unicamente trabalhadores livres, e não fez qualquer menção aos escravizados ou libertos ao ganho.⁸⁸

O objetivo deste capítulo é justamente traçar uma análise mais conjunta e assim buscar como os trabalhadores escravizados, libertos e livres estavam representados no mercado ao ganho, e mais especificamente no transporte de pessoas e cargas pelas ruas da cidade no período entre 1824 e 1870.⁸⁹

Para que os trabalhadores andassem ao ganho pelas ruas do Rio de Janeiro era necessário o pedido de uma licença junto a Câmara Municipal da cidade. A obrigatoriedade da retirada de tal licença foi instituída pela postura da Câmara Municipal que afirmava que:

“Art. 5º Ninguém poderá ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal, recebendo com a licença uma chapa de metal numerada, a qual deverá andar sempre com ganhador em lugar visível. O que for encontrado a ganhar sem a chapa, sofrerá oito dias de Calabouço, sendo escravo, e sendo livre oito dias de cadeia. Quando o ganhador for pessoa livre, deverá apresentar fiador que se responsabilize por ele, afim de poder conseguir a licença e a chapa, a qual será restituída quando por qualquer motivo cesse o exercício de ganhador. O ganhador que for encontrado com chapa falsa ou sem licença, será condenado com oito dias de prisão e 30\$000 de multa, além das penas em que incorrer pelo Código ”.⁹⁰

⁸⁷ A exceção é o trabalho de Juliana Barreto Farias, Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio dos Santos Gomes. Eles trataram dos ganhadores forros e livres no Rio de Janeiro, embora focados no fim do período escravista – 1879-1885. *No labirinto das nações. Africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. Especialmente capítulo 3.

⁸⁸ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

⁸⁹ O que chamo de libertos são aqueles que conseguiram a liberdade por meio de alforria, e os livres são aqueles que já nasceram sob essa condição. Essa distinção está presente na documentação, já que os libertos geralmente foram identificados como “preto forro” ou “preto livre”.

⁹⁰ Postura da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1838. *Código de Posturas – leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal – Compilação do ano de 1894 – Abrange o período de 1838;1893*. Agradeço imensamente a professora Sheila da Castro Faria, que pesquisou as posturas anteriormente e me cedeu uma cópia impressa dessas, assim como das licenças para africanos livres, ACRJ

A partir da leitura das licenças pude obter mais informações sobre elas. Os senhores que desejassem colocar seus escravizados ao ganho deveriam encaminhar um pedido à Câmara informando seu nome, endereço, assim como o nome dos seus cativos, a procedência deles e, às vezes, a ocupação que iriam exercer. Caso o pedido fosse aceito, era necessário efetuar um pagamento de 1\$000 réis relativos a cada trabalhador.⁹¹ A licença vigorava por um ano, e o procedimento deveria ser repetido no ano seguinte, caso quisessem manter o trabalhador de ganho na rua.

Medidas semelhantes à da obrigatoriedade das licenças para os trabalhadores ao ganho foram implantadas em outros lugares do Brasil. Em Salvador, por exemplo, em 1835 a Câmara da cidade concebeu uma lei que tinha por objetivo regulamentar e disciplinar o mercado de trabalho africano de rua. A lei obrigava que o ganhador se matriculasse, declarando nome, endereço, nome do senhor (caso fossem escravizados) e o tipo de trabalho que realizava. Dados muito semelhantes aos pedidos no Rio de Janeiro. A diferença consistia que no caso de Salvador a matrícula deveria ser atualizada mensalmente, e o não cumprimento implicaria no pagamento de uma multa de dez mil réis, o dobro no caso de reincidência, já no Rio a punição era a prisão.⁹²

Uma outra diferença significativa entre as duas cidades é que em Salvador a postura agia principalmente sob um aspecto peculiar da organização do trabalho na rua desta cidade, os cantos. Para João José Reis, como visto no capítulo anterior, os cantos eram grupos, etnicamente delimitados, que se reuniam para oferecer seus serviços em determinados locais da geografia urbana. A lei de 1836 pretendia dividir a cidade em capatazias, que substituiriam os cantos, além de criar o posto de capataz no lugar do capitão-de-canto. A intenção, segundo Reis, era destruir a autonomia dos cantos, “subordinando-o à freguesia, ou seja, à jurisdição territorial dos brancos. Já que este não podia evitar que os africanos circulassem livremente pela cidade, procurava controlar seus centros de reunião”.⁹³

Cód. 39.1.30. A grafia desta e de todas as outras citações foi atualizada, embora eu mantenha a pontuação e as palavras escritas com letra maiúscula no original.

⁹¹ Esse valor aparece inclusive num único recibo encontrado no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁹² João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, 18. p.17.

⁹³ *Idem, Ibidem*, p.18.

Essa postura acabou não vigorando. Com o tempo, as autoridades cederam às pressões dos senhores e, principalmente, dos ganhadores negros. Em 1857, no entanto, a Câmara baiana editou uma nova lei, que da anterior herdou a exigência da matrícula e da chapa, na qual nada consta sobre os cantos. Essa postura, segundo os próprios vereadores da época, havia sido não só inspirada, mas “literalmente copiada do código municipal do Rio de Janeiro”.⁹⁴ Essa lei acabou sendo um dos estopins da greve negra em Salvador no mesmo ano.

Assim como na Bahia, a obrigatoriedade das licenças no Rio deve ser entendida dentro do contexto de outras medidas que tentaram controlar os negros no espaço público, tanto de lazer como de trabalho. O artigo sobre as licenças emitido pela Câmara Municipal do Rio, por exemplo, estava incluído junto à postura que define outras restrições aos negros em geral:

“Art. 1º. Em todos os juízes de Paz do Império haverá hum livro de matrícula de todos os escravos existentes, ou que d’ora em diante nascerem, com declarações dos nomes, naturalidade, idades, estados, ocupações e bem assim dos nomes e residentes dos senhores

Art. 6º. Todo escravo que for encontrado das 7 horas em diante sem escrito de seu senhor, datado do mesmo dia, no qual declara o fim a que vai, sofrerá 8 dias de prisão, dando-se parte do senhor.

Art. 31º. Fica proibido andarem pretas de ganho dentro da praça, e os escravos que ali forem mandados por seus senhores fazer compras, não deverão se demorar além do necessário para efetuá-las e fiscal os mandará dispersar”.⁹⁵

Esses são alguns exemplos de medidas que tentavam limitar a liberdade dos escravizados na cidade. A escravidão urbana constituiu-se, portanto, num paradoxo, como propôs Algranti: os momentos longe dos senhores, ao mesmo tempo em que proporcionavam a criação de um ambiente próprio e o desfrute da liberdade, eram também a reafirmação de sua condição servil, já que “um forte esquema policial encarregava-se de seguir-lhes os passos”.⁹⁶ O vazio deixado pela ausência de fiscalização total do senhor era, no entanto, preenchido pelo poder público.

O mercado de trabalho ao ganho, no entanto, assim como o mercado de trabalho urbano em geral, não era formado só por escravizados. A própria postura municipal, já

⁹⁴ *Idem, Ibidem*, p.22.

⁹⁵ Cf. Marilene Rosa Nogueira da Silva. *op. cit.*, pp. 103-104.

⁹⁶ Leila Mezan Algranti, *op. cit.*, p.50.

citada acima, previa que trabalhadores livres requeressem a licença para se empregar ao ganho. Nestas licenças, os livres e libertos deveriam informar os seus nomes, nacionalidade, ou “nação”, endereço e função. Deveriam apresentar também um fiador, cuja exigência era de que fosse um proprietário, que pudesse se responsabilizar pelos abusos cometidos pelos que pretendiam trabalhar ao ganho. No dia quatro de fevereiro de 1867, por exemplo, o português Antônio Gaspar Gomes requisitou licença para andar ao ganho, tendo como fiador o negociante Manoel Jose Alves da Silva.⁹⁷

A participação dos trabalhadores livres pode ter sido maior do que a demonstrada na documentação das licenças para ganhadores. Através da análise de licenças para carros e carroças pedidas por seus proprietários, encontrei repetidamente a expressão de que trabalhavam “a frete”, como também “ao ganho”. As duas expressões aparecem aqui como sinônimos, e indicam que se cobrava por um determinado serviço de transporte, de mercadorias e pessoas, realizado. Em 22 de maio de 1847, por exemplo, o português Jose Antonio de Oliveira, morador na Rua da Babilônia nº 3, pediu licença para trazer uma carroça de entulho ao ganho.⁹⁸

Como forma de buscar os trabalhadores envolvidos no setor de transporte, procurei fazer uma análise mais matizada do mercado de trabalho ao ganho na cidade do Rio de Janeiro no século XIX, utilizando para isso o cotejamento de diferentes fontes. Entre elas estão as licenças para os escravos ao ganho, que pesquisei as referentes à primeira metade do século XIX e, com relação ao período de 1851 a 1870, utilizei os dados apresentados por Luiz Carlos Soares.

Uma grande diferença está entre as 169 licenças pedidas por 158 requerentes que analisei para a primeira metade do século XIX, e os 1627 senhores para o período de 1851 a 1870, identificados pela pesquisa realizada por Soares. Ele explicou que no caso da primeira metade do século XIX, grande parte da documentação se perdeu ou foi consumida pelo tempo. Isto pode se confirmar pelo fato de eu ter encontrado 26 pedidos de renovação, além de 14 pedidos de novas chapas, por motivos de perda e extravio, dos quais não localizei as primeiras licenças. Dos 16 escravizados listados no relatório do Fiscal da

⁹⁷ AGCRJ, Códice 44-127.

⁹⁸ AGCRJ, Códice 57.4.10. Outros exemplos: em 09/04/1853, o fiscal da freguesia da Glória informou que achava-se no depósito da freguesia uma carroça ao ganho. AGCRJ- Códice 57.4.15. Em 29/03/1855, o fiscal da Freguesia do Engenho Velho prendeu a carroça de Manoel da Cunha, morador na rua do Pedregulho, por estar ao ganho sem ter licença da Câmara. AGCRJ- Códice 51-1-17.

Freguesia de Santa Rita, de 30 de junho de 1830, por exemplo, não achei também nenhuma das respectivas licenças. Esses são apenas alguns exemplos que podem mostrar que parte da documentação relativa a esse período foi realmente perdida.

A discrepância de números, no entanto, é muito grande para ser explicada apenas pela perda da documentação. Poderíamos pensar, então, que o número de escravizados ao ganho teria aumentado na segunda metade do século. Porém, a quantidade de cativos decaiu vertiginosamente nesse período na Corte. Se em 1849 eles computavam 41,5% da população total, em 1872 eles passaram a representar somente 17,8% dos habitantes do município.⁹⁹

Mary Karasch apontou diversas razões para essa diminuição na população escrava. Uma delas foi a alta taxa de mortalidade nos anos iniciais da década de 1850. A outra foi que o aumento dos preços dos escravizados, devido ao fim do tráfico negreiro e à demanda de braços nas fazendas de café, teria levado muitos senhores a alugar ou vender seus negros para as áreas rurais.¹⁰⁰ A partir desses dados fica difícil considerar que o número de licenças tenha aumentado na segunda metade do século XIX em virtude do crescimento de negros ao ganho nas ruas da cidade.

Uma outra hipótese plausível para explicar essa diferença seria a de que a fiscalização, e conseqüentemente a obrigatoriedade da licença, teria se tornado maior no decorrer da segunda metade do século XIX.¹⁰¹ A maior incidência de licenças ocorreu no ano de 1847, foram 63. Foi nesse mesmo ano que pude perceber uma maior padronização no texto delas, além de terem sido expedidas de forma mais rápida. Essa uniformidade pode ter sido alcançada justamente com o aumento da demanda. Marilene Rosa Nogueira da Silva, que pesquisou as licenças relativas ao período de 1820 a 1886, mostrou que o maior aumento ocorre entre 1860, que tinha cerca de 300, e 1870, pico no número de pedidos, com cerca de 1300. Em 1880, elas caíram somente para 100.¹⁰² Embora a autora não tenha analisado esses dados, talvez essa seja uma amostra não de um maior número de negros ao

⁹⁹ Sidney Chalhoub *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo. Companhia das Letras, 1990. p.199.

¹⁰⁰ Mary C. Karasch, *op. cit.*, p.28

¹⁰¹ Sidney Chalhoub afirmou que, na segunda metade do século XIX, implantou-se de forma mais contundente a suspeição generalizada em relação aos negros da cidade. O meio urbano, à medida que ia crescendo, escondia cada vez mais a condição social do escravo. Tornava-se necessário, então, ao invés de uma suspeição “pontual e nominal”, uma “suspeição generalizada e contínua que se torna o cerne da política de domínio dos trabalhadores”. Sidney Chalhoub, *op. cit.*, p.192.

¹⁰² Marilene Rosa Nogueira da Silva. *op. cit.*, p.154.

ganho pelas ruas, mas de uma maior fiscalização e punição por parte do Estado na segunda metade do XIX.

De qualquer forma, creio que o número de licenças encontradas não correspondeu exatamente ao número efetivo de cativos a andar ao ganho pelas ruas da cidade na primeira metade do século XIX, seja porque parte da documentação se perdeu, seja também porque possivelmente muitos saíam ao ganho sem as devidas licenças. Foram 169 pedidos para 199 trabalhadores, e esse é um número irrisório se pensarmos na população negra do Rio de Janeiro no período. Em 1849, por exemplo, a população escrava chega no seu auge com 110.602 pessoas no município, enquanto que para este mesmo ano temos apenas 25 licenças. O número certamente foi muito maior até mesmo porque os negros ao ganho já tinham um papel marcante no funcionamento da cidade na primeira metade do século.

Os livres e forros que requereram licenças para sair ao ganho pelas ruas da cidade contabilizaram 63, todos referentes ao período entre 1850 e 1870. Mais uma vez o número parece ser muito diminuto se comparado com a população livre da cidade no período.¹⁰³ As razões para essa discrepância podem ser as mesmas já citadas anteriormente, como perda da documentação e, principalmente, o fato de que muitos saíam ao ganho sem a devida licença.

Nas licenças para pedidas por proprietários de veículos têm-se, para o período de 1837 a 1850, 378 registros, e 330 proprietários diferentes. Já para o período de 1851 a 1870, foram 1718 registros, e 1528 proprietários diferentes. A outra documentação é relativa à Casa de Detenção do Rio de Janeiro e os livros desta instituição possibilitam verificar a origem dos detidos (nacionalidade e naturalidade de brasileiros e estrangeiros), as idades, as ocupações, locais e motivos da prisão. Eles possuem ainda uma ficha antropométrica, na qual eram anotadas a cor, altura, cor dos olhos, etc.¹⁰⁴ Foram encontrados 194 trabalhadores relacionados ao transporte nos livros referentes ao período entre 1860 e 1870. Desses, 123 eram livres, 51 escravos e 20 forros.

¹⁰³ O número se torna irrisório também quando comparado com o fato de que em 1879 foram feitos 717 pedidos de licença para ganhadores livres. Cf. Juliana Barreto Farias, Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio dos Santos Gomes, *op. cit.*, 126.

¹⁰⁴ A Casa de Detenção foi criada por um decreto de 02 de julho de 1856, e era utilizada principalmente para detenções de curta duração. Cf. Charleston Jose de Sousa Assis [*et. ali.*]. “Fontes para o Estudo da Imigração Portuguesa no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro”. in: Ismênia de Lima Martins, Fernando Sousa (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006. p.40.

Os trabalhadores ao ganho, também conhecidos como ganhadores, desenvolviam as mais diversas funções possíveis no meio urbano. Eles eram desde vendedores ambulantes, barqueiros, passando por ofícios industriais e até mesmo a mendicância e a prostituição constituíram modalidades de ganho.¹⁰⁵ A documentação permite verificar que algumas ocupações, que exigiam um grau maior de especialização, eram exclusivas dos livres, como corretores e guarda livros. As vendas de produtos, no entanto, eram exercidas tanto por livres quanto por cativos. Enquanto isso, outras atividades estavam ligadas apenas aos escravizados, como serventes de obras e ganhos com cesto. Esses eram carregadores responsáveis pelo transporte de cargas leves, pacotes e até mesmo móveis. Eles “transportavam, com cestos à cabeça os mais diferentes tipos de objetos e não deixavam de colocar em suas cabeças uma rodilha (pano de algodão grosseiro enrolado) que servia como almofada para atenuar o peso da carga levada no cesto”.¹⁰⁶

A grande maioria dos trabalhadores, no entanto, foi identificada apenas como “ganhador” ou “andar ao ganho”, que era uma denominação utilizada para todas as funções exercidas ao ganho e que não tinham especialização. Luiz Carlos Soares afirmou que entre os cativos que não tiveram as suas atividades mencionadas, nas licenças que pesquisou, pode-se imaginar que eles foram empregados em grande parte como carregadores. Isto por que esta atividade não exigia nenhuma especialização, apenas o dispêndio de força física, e os senhores não declaravam suas ocupações, até mesmo por que não era um procedimento obrigatório.¹⁰⁷ Contudo, é preciso ter em mente que não havia uma separação muito rígida nas atividades por eles exercidas, sendo que um cativo podia trabalhar na casa do seu senhor, e também transportar algum tipo de mercadoria ou vender alguma coisa.¹⁰⁸

Apesar de ser tida como uma das principais ocupações dos ganhadores no Rio de Janeiro do século XIX, o carregamento não era discriminado na documentação analisada.

¹⁰⁵ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.109.

¹⁰⁶ *Idem, Ibidem.*, p.119.

¹⁰⁷ *Idem, Ibidem.*, p.116.

¹⁰⁸ Kátia Mattoso afirmou, em relação a Salvador, que “a distinção entre escravos ‘de ganho’ (...) e os domésticos era tênue, pois os proprietários se serviam deles ou os alugavam segundo as necessidades do momento”. Kátia M. de Q. Mattoso. *Bahia Século XIX*. Rio de Janeiro, 1992. p.538. Em relação aos ganhadores de Salvador, em 1887, João José Reis afirmou que “carregar e se empregar em outras atividades não era necessariamente incompatível, em época da crise ou de prosperidade. Além disso, eu creio que os cantos, embora pudessem abrigar principalmente carregadores – apenas um quarto dos ganhadores declararam ter ofício –, também funcionavam como espécie de agência informal de emprego para diversas ocupações”. João José Reis. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*, n.24, 2000. p.214.

Uma saída encontrada para tentar computar o número de carregadores foi adotar a hipótese de Luiz Carlos e considerar que boa parte daqueles identificados somente como ganhadores eram, na verdade, carregadores.

No que diz respeito aos cocheiros e carroceiros, nas licenças para proprietários de carros, apenas dois indicaram os condutores de seus veículos. O brasileiro Nicalo Antonio Cosme dos Reis, pediu licença, em 23 de fevereiro de 1853, para um carro de boi que era conduzido por seus escravizados crioulos Athanzio e Theotonio.¹⁰⁹ Já o brasileiro Joaquim da Fonseca Guimarães requisitou licença, em seis de março de 1961, para dois carros de boi conduzidos pelos portugueses Manoel Antonio Tavares e Antonio Teixeira.¹¹⁰

Se em apenas dois casos foram indicados os condutores dos veículos, o que fez, então, que eu supusesse que os proprietários dos carros eram também os condutores dos mesmos? Alguns exemplos da documentação comprovam essa hipótese, como um requerimento assinado por homens que se proclamam proprietários e condutores de pipas d'água, enviado à Câmara em 23 de abril de 1866.¹¹¹ O português Henrique dos Santos pediu recompensa por ter comparecido com sua carroça de pipa d'água num incêndio.¹¹² Ana Maria da Silva Moura, por sua vez, propôs que os carroceiros trabalhavam a frete e por conta própria, além de serem proprietários de sua ferramenta de trabalho, que era seu único rendimento.¹¹³

Como forma de computar os possíveis proprietários que poderiam ser condutores eu selecionei somente os homens que possuíssem veículos a frete.¹¹⁴ As razões para isso consistem, em primeiro lugar, no fato de que possuir carros particulares era um sinal de *status*, sendo mais comum, portanto, eles não conduzissem seus próprios veículos e utilizassem seus escravos para isso. Em segundo, por que não há qualquer indício de que as mulheres conduzissem os veículos, embora pudessem possuí-los.¹¹⁵ A eles foram somados

¹⁰⁹ AGCRJ, Códice 57.4.15

¹¹⁰ AGCRJ, Códice 57.4.13

¹¹¹ AGCRJ, Códice 51.1.17

¹¹² AGCRJ, Códice 51.1.17

¹¹³ Ana Maria da Silva Moura, *op. cit.*, p.41

¹¹⁴ Uma postura de 1853 instituiu que todos os cocheiros deveriam ter uma matrícula na Repartição da Polícia. Uma forma de poder verificar o número exato de proprietários que conduziam os seus carros seria, portanto, confrontar as licenças para carros com as matrículas dos condutores. O problema é que não consegui localizar essas matrículas na documentação da Polícia guardada no Arquivo Nacional.

¹¹⁵ Sobre a participação das mulheres na condução de veículos, o Jornal do Brasil em 16/12/1906 noticiava que as “francesas pediram a Prefeitura de Polícia de Paris autorização para guiar carro de praça”. Ao que tudo indica, nessa mesma época não havia qualquer sinal de que isso ocorresse nas terras cariocas.

aqueles que eram identificados como cocheiros e carroceiros nos livros da Casa de Detenção.

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

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

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

Os dados da tabela 1 possibilitam repensar vários aspectos dos estudos que trataram dos trabalhadores no setor de transporte no Rio de Janeiro do século XIX. Ao contrário do que afirmou Moura, por exemplo, o sistema carroçável não surgiu a partir de 1850. Se for levado em conta que os cocheiros e carroceiros representavam a totalidade dos trabalhadores livres presentes nas fontes referentes a primeira metade do século, eles eram inclusive a maioria da mão-de-obra do transporte presente na tabela 1.

A mesma autora expôs ainda que os carroceiros não sofriam, a partir de 1850, nenhuma concorrência significativa com escravizados ou outros grupos de estrangeiros, já que os considera como sendo majoritariamente mão-de-obra livre nacional. Porém, os carroceiros foram descritos como realizando as mesmas funções dos carregadores, transportando mudanças, carregamentos de materiais de construções, fretes de café. Não se deve, portanto, considerar que em um primeiro momento havia os carregadores e depois eles seriam subitamente substituídos pelos cocheiros e carroceiros. A tabela acima mostra justamente que em nenhum momento esses trabalhadores apareceram sozinhos, sendo que na segunda metade do século, os carregadores escravos ao ganho representavam inclusive a maioria do setor.

Sendo assim, o transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas da cidade não era monopólio dos escravizados ao ganho, principalmente na primeira metade do século XIX, como propuseram os estudos que trataram da escravidão urbana, nem monopólio dos trabalhadores livres na segunda metade, como afirmou Moura. Trabalhadores livres,

libertos e escravizados dividiram o mesmo setor ao longo de todo século. O importante, portanto, é verificar quem eram os diferentes trabalhadores envolvidos e de que forma se dava a participação deles.

2.1 Perfil dos trabalhadores

Tendo em vista de que o Rio de Janeiro no século XIX era uma cidade escravista, uma primeira diferenciação entre os trabalhadores se dava entre os escravos e os livres. A tabela 1 apresenta a participação dos trabalhadores escravizados, libertos e livres no setor de transporte, segundo a documentação pesquisada. Para o período de 1824 a 1850 tem-se que 152 eram escravizados, três libertos, e 304 livres. Chama a atenção justamente o grande número de livres. Eles representavam 66,2% do total de trabalhadores, superando assim os escravizados (33,1%) e libertos (0,7%). Para o período de 1851-1870, os trabalhadores livres deixaram de ser maioria, embora ainda possuíssem um percentual considerável (30,4%). Os escravizados, no entanto, tornaram-se a maior parte (68,6%), e os libertos mantiveram um padrão (1,0%).

Os dados demográficos demonstram que a população total do Rio cresceu pouco entre os censos de 1849 e 1872: de 266.466 para 274.972 habitantes. A maior mudança, no entanto, deu-se em relação à população escrava. Se em 1849 havia 110.602 cativos na Corte (41,5% da população total), em 1872 foram computados 48.939, representando apenas 17,8% dos habitantes do município.¹¹⁶

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

Essa mudança provavelmente não ocorreu por uma maior entrada de cativos nesse setor, e sim por limitações das fontes. Como visto anteriormente, a documentação

¹¹⁶ Sidney Chalhoub, *op. cit.*, p.199.

encontrada em relação à primeira metade do século XIX era muito reduzida. Tendo em vista a dimensão alcançada pela população cativa no final desse período, chegando o Rio a ser a cidade com maior número de escravos nas Américas por volta de 1850, a proporção de escravos ao ganho empregados no transporte deve ter sido muito maior.

Um outro ponto a ser notado sobre o perfil dos trabalhadores do setor de transporte – sejam os carregadores, sejam os cocheiros ou carroceiros – é que este era um universo essencialmente masculino. Não encontrei qualquer evidência da participação feminina, e elas apareceram apenas como proprietárias de escravizados que trabalhavam ao ganho como carregadores, ou proprietárias de veículos.¹¹⁷

Em uma cidade como o Rio em que a competição entre nacionais e imigrantes, além das disputas entre escravos e livres, tornou-se cada vez mais acirrada no decorrer da segunda metade do século XIX, uma característica importante de ser analisada é a nacionalidade, e também as “nações”, dos trabalhadores.

As principais divisões dos escravizados no Rio, no século XIX, de acordo com Karasch, estavam no lugar de nascimento, África ou Brasil. Em relação à primeira metade do século XIX, foi possível verificar que entre os ganhadores 2,51% eram crioulos, isto é, nascidos no Brasil, 70,85% eram africanos, e 26,64% não tiveram a nacionalidade declarada. O percentual de africanos não difere muito do presente no Censo de 1849, já que 33,1% eram brasileiros e 66,9% eram africanos, levando-se em conta somente a população negra.¹¹⁸

Os africanos continuaram sendo maioria entre os escravos ao ganho na segunda metade do século XIX, 76,53%, contra 15,97% brasileiros e 5.5% não tiveram suas origens especificadas.¹¹⁹ E entre os libertos presentes na documentação a distribuição foi praticamente a mesma. Sendo que africanos perfizeram 77%, os brasileiros 17% e os sem identificação 6%. Os únicos libertos que Soares mencionou, foram os que colocaram seus cativos ao ganho. É interessante perceber que os oito eram africanos, sete de nação mina (cinco homens e duas mulheres) e um de nação Mina-nagô (homem).¹²⁰ Esses dados vão de

¹¹⁷ Em tabela que apareceram as ocupações de africanos libertos na Casa de Detenção, entre 1860 e 1900, 100% dos que foram indicados como carregadores era homem. Cf. Juliana Barreto Farias, Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio dos Santos Gomes, *op. cit.* p. 190.

¹¹⁸ Mary C. Karasch, *op. cit.*, p.112.

¹¹⁹ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, pp.114-116.

¹²⁰ *Idem, Ibidem*, pp.128-129

encontro às pesquisas sobre alforrias no Rio de Janeiro, que apontaram justamente que os africanos eram maioria entre os alforriados.

Sheila Siqueira de Castro Faria expôs que, em relação à primeira metade do século XIX, os africanos eram maioria (46%), enquanto os crioulos computavam 42%. Uma das razões encontradas para o aumento da proporção dos africanos entre os que se alforriavam, comparando com os dados do século XVIII, pode ser a maior entrada de escravizados nos portos do Rio. Segundo Faria, é possível conjecturar que havia, por parte dos senhores, uma predisposição maior de libertar seus cativos devido à facilidade de acesso à mão-de-obra trazida pelo tráfico, mas ela crê que “também houve maior pressão, por parte dos cativos, para conseguir a liberdade, justamente tomando a ampla oferta da época”.¹²¹

Entre os escravizados encontram-se alguns identificados, por exemplo, como João Benguela ou José Mina.¹²² “Benguela” e “mina” são termos de identificação genéricos, criados no contexto do tráfico Atlântico, que poderiam denotar portos de exportação, vastas regiões geográficas, o estado ao qual estavam subjugados antes da travessia transatlântica, a língua que falavam ou, ainda, grupos étnicos particulares.¹²³ Segundo Mariza de Carvalho Soares, as nações redefiniam as fronteiras entre os grupos étnicos através da formação de unidades mais inclusivas, as quais ela denominou de “grupos de procedência”. Quando instalados no Novo Mundo, os cativos se agrupavam em torno das ditas nações. E, se essas eram inicialmente uma identidade atribuída, acabavam sendo incorporadas pelos grupos e “servindo, de forma alternativa ou combinada, como ponto de partida para o reforço de antigas fronteiras étnicas ou para o estabelecimento de novas configurações identitárias”.¹²⁴ Por mais que esses termos sejam imprecisos, eles apontam para as principais regiões exportadoras de escravizados da África.

¹²¹ Sheila Siqueira de Castro Faria. *Sinhás pretas, damas mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. Niterói: Mimeo, Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004. p.112.

¹²² AGCRJ, Códice 6.1.44

¹²³ Mathias Röhrig Assunção. “From slave to popular culture: the formation of afro-brazilian art forms in nineteenth-century Bahia and Rio de Janeiro”. *Ibero Americana*, III, 12 (2003), p.161.

¹²⁴ Mariza de Carvalho Soares. “O Império de Santo Eslevão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII”. *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2002, p.60. Segundo Paul Lovejoy, a “nação” era uma categoria étnica europeia aplicada aos africanos. Embora a língua por si só seja imprecisa e somente um indicador de cultura, os termos presentes nas línguas europeias para caracterizar etnicidade, como nação, eram essencialmente lingüísticos. Paul E. Lovejoy. “Ethnic designations of the slave trade and the reconstruction of the history of trans-Atlantic slavery”. In: Paul Lovejoy and David D. Trotman (ed.). *Trans-Atlantic dimensions of ethnicity in the african diaspora*. London, New York: Continuum, 2003. p.10.

Para a primeira metade do século, os dados da tabela 2 apontam o Centro-Oeste Africano (60.3%) a África Oriental (20.6%) como terra natal provável da maioria dos africanos envolvidos no ganho no Rio, os da África Ocidental computavam apenas 10.9%. Com relação à segunda metade, 44,4% dos cativos era proveniente do Centro-Oeste Africano, 23,5% da África Ocidental, 13% da África Oriental, enquanto 19,1% dos africanos eram de nações desconhecidas.¹²⁵ Apesar das diferenças entre os percentuais relativos a África Ocidental e Oriental, os dados apontam o Centro-Oeste como principal região de onde vinham os escravos que trabalhavam ao ganho na cidade do Rio de Janeiro no século XIX.

Os dados das licenças se assemelham com os encontrados para a cidade. Karasch apontou que antes de 1811, 96,2% dos escravos do Rio vieram do Centro-Oeste Africano. Embora o número tenha diminuído após isso, nunca caiu para menos de 66%. Em nenhum período os escravos provenientes da África Ocidental chegaram perto de um quarto do tráfico para o Rio, pois menos de 2% eram importados diretamente dessa região. A porcentagem mais alta (6% a 7%) de africanos ocidentais na cidade reflete o tráfico entre a Bahia e Rio, principalmente depois de 1835. A importância crescente da África Oriental na cidade reflete-se na porcentagem do número de escravos vindos dessa região, entre 16,8% e 26,4% dependendo do período.¹²⁶

¹²⁵ Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, pp.115-116.

¹²⁶ Mary C. Karsch, *op. cit.*, p.50.

Tabela 2. Procedência dos negros nos pedidos de licença para ganhadores (1824-1850)

Procedência	N° de negros	%
África Ocidental		
Calabar	1	0,7
Mina	14	9,6
Nagô	1	0,7
Total (África Ocidental)	16	11,0
Centro-Oeste Africano		
Congo Norte		
Congo	19	13,0
Cabinda	20	13,7
Manjolo	6	4,1
Total (Congo Norte)	45	30,8
Angola-Norte		
Angola	7	4,8
Cabundé	1	0,7
Cassange	5	3,4
Rebola/ Rebolo	4	2,7
Total (Angola-Norte)	17	11,6
Angola Meridional		
Benguela	22	15,1
Ganguela	1	0,7
Total (Angola Meridional)	23	15,8
não identificados (Centro-Oeste)*	3	2,1
Total (Centro-Oeste Africano)	88	60,3
África Oriental		
Moçambique	30	20,5
Total (África Oriental)	30	20,5
Crioulos	5	3,4
Total (Crioulos)	5	3,4
não identificados**	7	4,8
Total (Geral)	146	100,0

As regiões da África acima seguem a classificação feita por Mary C. Karasch, em seu livro *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. op. cit., pp.481-495.

*Encontrei nas licenças negros provenientes de lugares que Karasch aponta como sendo do Centro-Oeste africano, embora a localização exata não tenha sido identificada.

**Número referente aos negros que tiveram a procedência revelada, mas que não encontrei na lista de Karasch.

David Eltis e David Richardson, em um estudo sobre o tráfico Atlântico, afirmaram justamente que metade dos emigrantes do Centro-Oeste Africano veio para a região sul do Brasil, cujo principal porto era o do Rio de Janeiro. Nessa região, segundo estes autores, oito em cada dez escravizados vieram do Centro-Oeste Africano.¹²⁷ Manolo Garcia Florentino também afirmou que a maior fonte dos escravizados que vinham para o Rio era a região de Congo-Angola. Ele calculou que 81% dos navios negreiros aportados na cidade, entre 1790 e 1830, veio dessa região.¹²⁸

Apesar de não constituírem a maioria entre os africanos alforriados, no período de 1790 a 1864, os minas representaram a maior parte dos libertos entre os trabalhadores do transporte.¹²⁹ Segundo Sheila Faria, os minas, no Rio de Janeiro, criaram uma organização, baseada na tradição, muito poderosa e que perdurou por décadas. Eles teriam formado uma “elite”, capaz “de articulações específicas para se libertar do cativo, enriquecer e se tornar visíveis aos olhos da sociedade escravista do Brasil”.¹³⁰ Como visto no capítulo anterior, existem indícios de que os minas tenham dominado o carregamento de café e formado uma caixa de resgate que a cada ano alforriava alguns de seus membros.¹³¹ Não parece ser, portanto, mera coincidência que eles tenham conseguido ser majoritários entre os alforriados do setor de transporte.

Os escravos e libertos ao ganho, e entre eles uma grande massa de carregadores, que circulavam pelas ruas da cidade eram em sua maioria africanos, tanto na primeira quanto na segunda metade do século XIX. O processo de trabalho dos carregadores foi com certeza de fundamental importância na construção de laços de solidariedade, assim como no redesenhar e na reafirmação das identidades étnicas. Essa importância pode ser evidenciada tanto por que grupos de procedência específicos parecem ter controlado parcelas do

¹²⁷ David Eltis and David Richardson. “The structure of the Transatlantic Slave Trade, 1595-1867”. (unpublished paper presented to the Social Science History Meeting, 1995). *Apud*: Philip D. Morgan. “The cultural implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, American Destinations and New World Developments”. *Slavery and Abolition*, vol.18, n. 1, 1997. p. 125.

¹²⁸ Manolo Garcia Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico Atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p. 89.

¹²⁹ A média entre os africanos alforriados na cidade era de 58,6% de “congo-angolanos”, 26,6% de “afro-ocidentais” e 14% de “afro-orientais”. Cf. Juliana Barreto Farias, Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio dos Santos Gomes, *op. cit.* p. 118. “Mina” era uma forma genérica com que os escravizados da África Ocidental eram identificados no Rio entre os séculos XVIII e XIX

¹³⁰ Sheila Siqueira de Castro Faria, *op. cit.*, p. 137.

¹³¹ Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/FFCH/UFBA, p. 258 e Manuela Carneiro da Cunha. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 34.

carregamento – como no caso dos minas e a hegemonia no transporte de café –, quanto por que os viajantes acreditaram ter visto vários signos africanos relacionados com o trabalho dos carregadores, sendo que eu analiso no próximo capítulo um desses aspectos que é a música.

No entanto, apesar de os africanos serem muitos, o mercado de trabalho ao ganho carioca, e mais especificamente o setor de transporte, ganhava cores diferentes ao longo do século. O português Antonio Jose Lameira, morador na Praça da Aclamação nº49, apresentou, em 30 de abril de 1846, um pedido de licença para uma carroça.¹³² Manoel Ribeiro, também português, requisitou em primeiro de março de 1847, licença para uma carroça.¹³³ Assim como eles, outros 171 portugueses enviaram pedidos de licenças para seus veículos na primeira metade do século. Dessa forma, os trabalhadores lusos representaram 56,6% de todos os trabalhadores livres do período no setor de transporte.

A constatação do grande percentual de lusos, portanto, vai contra os estudos que afirmaram que a imigração portuguesa no Brasil na primeira metade do século XIX teria sido de pouca importância ou igual a zero. Por outro lado, concorda com Gladys Sabina Ribeiro, autora que propôs que não só a população lusitana na cidade do Rio de Janeiro, nesse período, foi bem maior do que estimada, como também constituiu um dos elementos cruciais do mercado de trabalho.¹³⁴ Ribeiro estimou que, em 1834, os cinco mil portugueses representavam 21,51% dos trabalhadores livres adultos da Corte.¹³⁵

Apesar de o número de imigrantes portugueses que entraram na cidade do Rio de Janeiro a partir de 1850 ter aumentado consideravelmente, o percentual deles decaiu entre os trabalhadores do setor de transporte.¹³⁶ Eles passaram a representar 22,2% do total de trabalhadores livres, mas é bem provável que estivessem em um número muito maior. Entre os trabalhadores livres da Casa de Detenção identificados como cocheiros e carroceiros, por exemplo, os lusos perfizeram 75%.

¹³² AGCRJ, Códice 57.4.10

¹³³ AGCRJ, Códice 57.1.17

¹³⁴ Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002. p.148

¹³⁵ *Idem, Ibidem*, p.180.

¹³⁶ Luiz Felipe de Alencastro calculou que os portugueses compunham cerca de 10% dos habitantes da Corte em 1849, e chegaram a 20% do total de habitantes em 1872. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n.21, Cebrap, julho de 1988. p.54

A documentação da Casa de Detenção permite traçar um perfil dos imigrantes portugueses envolvidos no transporte. As regiões de onde vinham se assemelham com as encontradas para a população lusa na cidade, sendo a maior parcela originária do Norte (principalmente Porto), e um contingente considerável dos Açores. O carroceiro Antonio Caetano, por exemplo, nasceu na Ilha de São Miguel.¹³⁷ A diferença é que entre os cocheiros e carroceiros presos não apareceu nenhum vindo de Lisboa, apesar deles representarem 25,4% dos imigrantes.¹³⁸

Quanto à faixa etária dos cocheiros e carroceiros portugueses é possível verificar que a maior parte tinha entre 20 e 30 anos. Embora fosse possível encontrar um caso como o do carroceiro Luiz da Costa Oliveira, preso aos 18 anos.¹³⁹ Já o cocheiro Jose Nunes da Silva foi o mais velho detido, com 48 anos.¹⁴⁰ Segundo Ribeiro, os imigrantes portugueses no Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, eram em grande parte “homens, maciçamente vindos do porto ou do Norte de Portugal, solteiros, com idade entre 10 e 30 anos, vindos ‘a empregar-se’...”.¹⁴¹ Entre os trabalhadores dessa nacionalidade foi possível encontrar que a grande maioria era formada por solteiros. Além disso, é provável que aqueles que eram muito jovens não tenham sido encontrados entre os cocheiros e carroceiros por que essa exigia algum grau de especialização.¹⁴²

Tabela 3: Nacionalidade dos trabalhadores livres do setor de transporte

Nacionalidade	1ª. Metade do Século XIX		2ª. Metade do Século XIX	
	Número	%	Número	%
Alemão	1	0,3	5	0,4
Americano	–	–	1	0,1
Argentino	–	–	1	0,1

¹³⁷ APERJ, Casa de Detenção, 05

¹³⁸ Segundo Luiz Felipe de Alencastro, 46,1% dos imigrantes eram originários do Norte (Porto e Viana), 26% de Lisboa e 25,4% dos Açores. Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.36

¹³⁹ APERJ, Casa de Detenção, 05

¹⁴⁰ APERJ, Casa de Detenção, 07

¹⁴¹ Gladys Sabina Ribeiro, *op. cit.*, p.188.

¹⁴² Na postura de 1853, aparece que para que os trabalhadores fossem matriculados na Polícia, eles deveriam passar por exame de perícia. AGCRJ, Códice 57.4.3

Brasileiro	93	24,6	65	5,3
Espanhol	7	1,9	8	0,6
Francês	1	0,3	3	0,2
Inglês	–	–	1	0,1
Italiano	–	–	3	0,2
Português	213	56,3	247	20,1
Sueco	–	–	1	0,1
Uruguaio	–	–	1	0,1
S/ nacionalidade	63	16,6	893	72,7
Total	378	100	1229	100

Fonte: AGCRJ- Códices 51.1.17; 57.4.10, 57.4.13, 57.4.15, 57.4.17 a 57.4.20. APERJ, Casa de Detenção, 01, 04 a 07.

Porém, os portugueses não eram os únicos estrangeiros presentes entre os trabalhadores livres. A tabela 2 apresenta que, depois dos lusos, os estrangeiros com maior representatividade eram os espanhóis, seguidos pelos italianos, alemães, franceses, ingleses e suecos. No entanto, além de europeus envolvidos, foi possível encontrar também americanos, argentinos e uruguaios.

Os brasileiros correspondiam a 24,6% na primeira e 5,3% na segunda metade do século XIX. O percentual diminuiu bastante, mas é bem provável que grande parte dos brasileiros estivesse incluído entre aqueles sem identificação, principalmente no que concerne à segunda metade do século XIX. Entre os 20 brasileiros identificados como cocheiros e carroceiros, detidos na Casa de Detenção, dez eram pardos, cinco pretos, dois brancos, um moreno e dois sem identificação. Isso indica que os brasileiros livres presentes não eram necessariamente brancos, e, pelo contrário, já que a maior parte era de pardos.

Os que não tiveram a nacionalidade declarada foram 16,6% na primeira e 72,7% na segunda metade do século. Moura notou que a partir de 1853 o item nacionalidade só era especificado se o requerente fosse estrangeiro. A conclusão da autora é de que os que não tiveram a nacionalidade declarada eram brasileiros, sendo assim a participação da mão-de-obra livre nacional teria se tornado predominante na segunda metade do século.¹⁴³

¹⁴³ Ana Maria da Silva Moura, *op. cit.*, p.40

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

Gladys Sabina Ribeiro afirmou, em relação à primeira metade do século, que a naturalidade dos imigrantes portugueses foi mais preenchida, na documentação por ela analisada, nos anos de controle mais rígido dessa imigração.¹⁴⁴ Essa informação pode ir ao encontro da hipótese que apresentei, no sentido de que o dado sobre a nacionalidade os proprietários de carros deixou de ser anotada com mais frequência – fato que provavelmente estava ligado a questões de controle dos imigrantes – e não que eles deixaram de participar no setor de transporte.

A maioria dos trabalhadores no transporte, os africanos e os portugueses, chegavam ao Rio no século XIX em uma faixa etária semelhante, geralmente menores adolescentes ou jovens adultos.¹⁴⁵ È possível que vários deles tenham sido transportados nos mesmos navios, já que diversos traficantes de africanos passaram a realizar também o traslado de imigrantes lusos. O açoriano João Severino d'Avillar, por exemplo, conhecido de traficante de escravos, transportava também açorianos para o Brasil.¹⁴⁶

Ao chegarem ao Rio, os cativos africanos e os imigrantes lusos enfrentavam condições que foram muitas vezes tidas como semelhantes, principalmente no caso dos portugueses engajados. Em troca das despesas do transporte marítimo, que era cobrado o dobro da tarifa normal, os engajados só podiam desembarcar no Brasil com autorização dos representantes do navio ou do capitão. Nos portos brasileiros, por sua vez, havia um autêntico leilão de homens, muitos semelhante aos leilões de escravos africanos. Os engajadores locais pagavam a passagem e conduziam os imigrantes aos proprietários que

¹⁴⁴ Gladys Sabina Ribeiro, *op. cit.*, p.192

¹⁴⁵ *Idem, Ibidem*, p.202.

¹⁴⁶ Cf. Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.37.

havam encomendado a mão-de-obra e “a quem os engajadores cobravam uma soma igual ao duplo ou triplo do preço da passagem”.¹⁴⁷

Dessa forma, o imigrante contraía uma dívida com seu patrão que o colocava em situação de dependência e prolongava a impossibilidade de mudar de trabalho. Era necessário entre um ano e um ano e meio para que conseguisse saldar a dívida e poder escolher outro emprego.¹⁴⁸ A situação dos engajados teria sido semelhante a dos *indutered servants* que desembarcavam nas Antilhas e na América do Norte no século XVIII.¹⁴⁹ No Brasil, por sua vez, era recorrente a comparação deles com os escravos africanos.¹⁵⁰

Como forma de enfrentar as condições muitas vezes adversas, os africanos e os portugueses elaboraram estratégias de sobrevivência. Os imigrantes lusos geralmente encontraram uma rede familiar que lhes auxiliava com emprego e moradia. Em 1829, por exemplo, 71,4% dos empregadores dos imigrantes eram seus parentes.¹⁵¹

Era muito comum encontrar grupos de cocheiros e carroceiros portugueses que habitavam em um mesmo endereço. José Luis Machado e Antonio Silveira dos Santos, por exemplo, moravam, em 1848, na Rua da Ajuda n. 205, freguesia de São José.¹⁵² No dia 27 de novembro de 1860, os carroceiros João Jacintho, Francisco Ignacio Morgado, Joaquim Mendes Godinho, Manoel Botelho e Manoel Pereira foram presos pelo subdelegado de Santana por serem suspeitos. Apesar dos sobrenomes não indicarem um grau de parentesco, todos os cinco moravam na Rua de São Pedro n.º4.¹⁵³

Esse foi um padrão encontrado também entre os portugueses identificados como ganhadores. Antonio Bernardo, Antonio Ferreira, Manoel José da Silva e José de Pinho moravam, em 1867, na Rua Fresca n.º9.¹⁵⁴ Não foi possível identificar se os endereços indicados eram uma só residência, ou se tratavam de cortiços ou casa de cômodos. De qualquer forma, esse dado permite vislumbrar imigrantes que desempenhavam uma mesma

¹⁴⁷ Miriam Halpern Pereira. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002. p. 37.

¹⁴⁸ Sobre os engajados ver: Miriam Halpern Pereira, *op. cit.*, pp. 22-43 e Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.36.

¹⁴⁹ Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.36.

¹⁵⁰ Ver: Artur Jose Renda Vitorino. *Cercamento a brasileira: conformação do mercado de trabalho livre da corte das décadas de 1850 a 1880*. Campinas: Unicamp, tese de doutorado, 2002.

¹⁵¹ Cf. Gladys Sabina Ribeiro, *op. cit.*, p.198.

¹⁵² AGCRJ- Código 57.4.13

¹⁵³ APERJ, Casa de Detenção, 4

¹⁵⁴ AGCRJ- Código 44.1.27.

função coabitando num mesmo endereço. Possibilitando assim um estreitamento dos laços de solidariedade que auxiliavam a superar as dificuldades do dia-a-dia.

Os espaços de convivência e solidariedade podem ter sido mais amplos e agregado um maior número de pessoas, como no caso da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, em que os imigrantes portugueses foram tidos como maioria entre os membros.¹⁵⁵ Esta associação foi criada em 17 de abril de 1881, e constava no seu estatuto a função de “socorrer os associados e suas famílias”.¹⁵⁶ Assim como outras associações de cunho mutualista, ela era voltada para o auxílio de seus associados em caso de doença, invalidez, desemprego, etc.¹⁵⁷

No caso dos ganhadores lusos ocorreu ainda de vários deles apresentarem um mesmo fiador. Este possivelmente era uma pessoa da convivência social dos trabalhadores, a quem eles podiam recorrer e pedir um favor como a fiança. Manoel José Alves da Silva, por exemplo, afiançou quatro portugueses, enquanto Ubaldo Alves da Cruz cinco.¹⁵⁸ Não foi possível identificar se eles eram patrícios dos afiançados, porém ambos eram negociantes.

Um caso específico de fiança permite vislumbrar como a condição dos libertos poderia ainda os remeter as suas relações sob o julgo da escravidão. Francisco, preto forro de nação Cassange, apresentou José Joaquim Cândido Pereira. Este declarou que “tendo sido senhor do preto Francisco de nação Cassange, o qual pretende uma licença (...) e como seja mister uma fiança de pessoa idônea, e achando-se o mesmo abaixo assinado nas crenças de a dar”.¹⁵⁹

A bibliografia expôs como os libertos muitas vezes mantinham relações com seus ex-senhores. Sidney Chalhoub, por exemplo, apontou como havia, por parte dos senhores, uma forte expectativa da continuidade de relações pessoais anteriores a alforria do

¹⁵⁵ Eduardo Neves Moreira afirmou que essa era uma das associações, criadas no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX, e que buscavam dar apoio e promover a união entre os portugueses e seus descendentes. Eduardo Neves Moreira. “As associações criadas pelos portugueses no Rio de Janeiro e futuro das comunidades portuguesas”. Publicado no site: <http://www.euacontacto.com/opiniao/index.asp?chave=artigo&NewsID=7567>, em 25/07/2006.

¹⁵⁶ Estatuto da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros. Diário Oficial, novembro 1906.

¹⁵⁷ Sobre as associações de trabalhadores no Rio de Janeiro no século XIX ver: Claudio H. M. Batalha. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999.

¹⁵⁸ AGCRJ, Código 44.1.27

¹⁵⁹ AGCRJ, Código 44.1.27

escravizado, e como essa libertação estava ligada, entre outras coisas, a produção de dependentes.¹⁶⁰ Karasch citou a afirmação de Seidler e Freireyss de que a maioria dos homens libertos continuava com seus antigos senhores, e considerou que a observação possivelmente estava correta devido a quantidade de alforrias condicionais. Os libertos que continuavam mantendo relações de dependência com seu antigo dono “raramente experimentava uma mudança em suas condições de vida e segurança pessoal, pois ele lhe servia de protetor”.¹⁶¹

Não foi possível saber se Francisco tinha uma alforria condicional, o que aumentaria seus laços de dependência com seu antigo senhor. Contudo, eles mantinham relações pessoais, e se essa, por um lado, produziria um dependente para o senhor, por outro, garantia uma certa segurança para o liberto. Francisco provavelmente exercia a mesma atividade que quando era cativo. Mas se antes era o seu senhor que pedia a licença, tudo indica que Francisco, até aquele momento, ainda dependia que ele se responsabilizasse por seus atos.

Os escravos carregadores também construíram suas próprias redes de solidariedade. Novamente encontramos o padrão de organização em grupos, só que no caso específico dos carregadores eles estavam atrelados diretamente ao processo de trabalho. As narrativas dos viajantes permitem encontrar uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Os membros dos grupos, sempre com um líder escolhido entre eles, negociavam as tarefas a realizar, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, e, em alguns casos, uniam-se para compra da liberdade.¹⁶² Vê-se assim, possibilidades de existência totalmente diferentes das expostas por Marilene Silva. Ao invés da “divisão do seu grupo pela rivalidade da conquista diária que garantia o seu sustento”, o trabalho surge como um espaço privilegiado para união e construção de laços de solidariedade entre os carregadores.¹⁶³

¹⁶⁰ Sidney Chalhoub. “Visões da liberdade: senhores, escravos e abolicionistas da Corte nos últimos anos da escravidão”. *História: questões e debates*, 1988, ano 9, n. 16, p.20.

¹⁶¹ Mary C. Karasch, *op. cit.*, p. 472.

¹⁶² Ver, por exemplo: John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p.74; Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo:USP, 1978. p.238.

¹⁶³ Marilene Rosa Nogueira da Silva. *op. cit* p.121

2.2 Hierarquização e segmentação do setor de transporte

A partir da segunda metade do século XIX, o número de imigrantes portugueses no Rio de Janeiro aumentou consideravelmente, enquanto o de cativos africanos diminuiu. Segundo Luís Felipe de Alencastro, a entrada dos primeiros estaria relacionada com o declínio da população cativa na Corte. Uma das razões para isso foi de que “quando o proprietário-rendeiro possuía um escravo não qualificado empregado na cidade, a concorrência dos proletários portugueses e a conseqüente queda dos salários o levava a vender seu escravo aos fazendeiros.”¹⁶⁴ Caso o escravo fosse qualificado, sua venda para a zona rural era menos rentável. Por isso, o proprietário “tinha todo o interesse em facilitar a venda de seu bem ao único comprador disposto a pagar esse preço teórico: o próprio escravo”.¹⁶⁵

Na segunda metade do século XIX, os portugueses estariam não só chegando em maior número como também ocupando as funções que antes eram realizadas pelos cativos. O estatístico Sebastião Ferreira dos Santos afirmou, em 1860, que atividades como os transportes e outros trabalhos da capital, que anteriormente empregavam muitos escravos ao ganho, já eram desenvolvidas em grande parte por trabalhadores livres, em sua maioria imigrantes portugueses.¹⁶⁶ Um ofício de 1849, por sua vez, informou que:

“uma grande parte de indivíduo das ilhas (Açores e Madeira) empenhava-se exclusivamente em recolher águas nas fontes públicas da cidade, com carroças e tonéis puxados por animais... abastecendo assim quase toda a cidade que antes empregava muitos escravos para esse fim”.¹⁶⁷

Ao confrontar essas informações com a minha pesquisa surge uma questão: se os trabalhadores livres substituíram os escravizados nos serviços de transporte, na segunda metade do século XIX, por que os cativos representavam a parcela mais significativa nos dados que encontrei?

Como visto anteriormente, uma das principais ocupações dos escravos ao ganho na cidade do Rio de Janeiro no século XIX foi como carregador. Existem inúmeros relatos sobre a importância desses trabalhadores na primeira metade do século, e ao que tudo

¹⁶⁴ Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.43.

¹⁶⁵ *Idem, Ibidem*, p.43.

¹⁶⁶ Cf. Luis Carlos Soares, *op. cit.*, p.110.

¹⁶⁷ Cf. Luiz Felipe de Alencastro, *op. cit.*, p.41.

indica eles continuaram a ser maioria entre os escravos ao ganho na segunda metade. Nesse período, no entanto, foi possível encontrar também trabalhadores livres como carregadores. O português Antonio Pedro de Mattos, por exemplo, era carregador de caixa, branco, 23 anos, e foi preso em 20 de dezembro de 1870 por ser considerado vagabundo.¹⁶⁸ No entanto, o percentual de livres (1,1%) nessa função é muito menor do que o de escravizados (98,9%).

No ofício exposto mais acima apareceu a referência aos trabalhadores livres como condutores de veículos. As fontes que utilizei realmente indicaram que os livres compunham a maior parcela entre os cocheiros e carroceiros (95,4%). Contudo, existem evidências de escravizados entre esses trabalhadores. Nas posturas municipais, editadas em 1853, relativas a essa ocupação, estava prevista a participação de cativos, já que foi indicado que quando os infratores fossem escravos seria “substituída a pena de prisão simples pela de 15 dias com trabalho na Casa de Correção”.¹⁶⁹ Além disso, José d’Assumpção, em requerimento de 13 de fevereiro de 1844, disse ter “seus escravos e carroças trabalhando no Cais da Imperatriz nos meses de julho e agosto do ano findo os quais venceram 49\$800 réis”.¹⁷⁰ Em 11 de fevereiro de 1833, por sua vez, Manoel José Mendes pretendia “propor a ensinar escravos tanto seus como alheios a boliar”.¹⁷¹

Luiz Carlos Soares em sua pesquisa com as licenças para escravos ao ganho encontrou três indivíduos cuja função declarada era de cocheiros.¹⁷² E na documentação da Casa de Detenção, dos 168 cocheiros e carroceiros identificados, 51 eram escravizados. É interessante que a grande maioria deles era formada por crioulos (72,5%). A razão para isso parece residir no fato dos cativos brasileiros serem preferidos para ocuparem ofícios mais especializados.¹⁷³ Contudo, quando somados com os números de outras fontes, os cativos representavam apenas 4,6% dos trabalhadores desse ofício.

O que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX, não foi que os trabalhadores livres tivessem substituído inteiramente os escravizados no serviço de transporte. Foi possível perceber uma hierarquização nesse setor, como Ribeiro afirmou

¹⁶⁸ APERJ, Casa de Detenção, 07

¹⁶⁹ AGCRJ, Códice 57.4.3

¹⁷⁰ AGCRJ, Códice 6.1.45

¹⁷¹ AGCRJ, Códice 6.1.43.

¹⁷² Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.141

¹⁷³ Cf. Sheila Siqueira de Castro Faria, *op. cit.*, p.90.

ter encontrado de forma mais geral para o mercado-de-trabalho carioca na primeira metade do século. Segundo esta autora, os portugueses teriam reservado para si as melhores oportunidades, marginalizando os escravizados e libertos. Dessa forma, apesar de transportarem praticamente as mesmas cargas, o que diferenciava e hierarquizava era a forma de conduzi-las.

O fardo de se conduzir mercadorias nos ombros ou sob as cabeças era com certeza maior do que transportá-las em veículos. Além disso, a figura do carregadores estava altamente atrelada ao trabalhador cativo.¹⁷⁴ Com o crescimento da cidade, e o aumento das redes de comércio e transporte de pessoas, observou-se no decorrer do século XIX a introdução de um número cada vez maior de carros. Os trabalhadores livres parecem ter reservado para si essa parcela do setor do transporte, representando a maioria dos condutores de veículos como as carroças. O transporte manual de cargas e pessoas, por sua vez, estava a cargo principalmente dos escravizados e libertos, os carregadores.¹⁷⁵

Esses diversos trabalhadores tinham que disputar o transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas do Rio de Janeiro no século XIX, fazendo com que conflitos fossem deflagrados. Segundo Mary Karasch, quando os comerciantes passaram a utilizar cavalos e carroças no lugar de carregadores escravos, os cativos protestaram a mudança na medida de que isso significava a perda da posição favorita deles enquanto negros ao ganho. A mudança também poderia significar a venda deles para a zona rural, o que diminuiria a oportunidade de comprarem a própria liberdade, além da perda da certa liberdade de movimento vivenciada na zona urbana.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Soares, como já citei no capítulo anterior, afirmou que é possível que os trabalhadores brancos rejeitassem as atividades do transporte de carga, onde eles seriam facilmente nivelados aos trabalhadores escravos. Luiz Carlos Soares, *op. cit.*, p.161. O que talvez precisasse ficar mais explícito é que era transporte manual de cargas.

¹⁷⁵ O Dr. Antonio Corrêa de Sousa Costa expôs em 1865 que os cativos “entregam-se á um grande número de profissões e estabelecem deste modo uma triste e desanimadora concorrência com o trabalho livre./ Há entretanto certas profissões em que se encontra um maior numero de escravos; assim entre os criados, os carregadores de fardos, os cozinheiros, lavadeiros, calceteiros, lavradores, etc., existe um numero considerável de escravos.” Antonio Corrêa de Sousa Costa. *Qual a alimentação de que usa a classe pobre do Rio de Janeiro e sua influencia sobre a mesma classe*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1865, p. 30. *Apud*: Artur Jose Renda Vitorino, *op. cit.*

¹⁷⁶ Mary C. Karasch. “From portorage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850”. In: S. L. Engerman e E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University, 1975. pp.377-378.

As disputas ocorriam não só entre os carregadores e os cocheiros, mas, às vezes, entre os próprios carregadores. No dia 03/05/1872, por exemplo, o *Jornal do Commercio* noticiava:

“Há dias os pretos ganhadores da praça das marinhas, que tem por costume carregar para terra a carne seca trazida de bordo dos navios em canos e lanchas, exigiram aumento de 20 rs. [vinte réis] no preço por que faziam aquele serviço. Não querendo sujeitar-se a tal exigência, os donos da carne seca resolveram chamar trabalhadores brancos que incumbiram de fazer aquela descarga. Ontem [02/05/1872], ao meio-dia, quando se fazia a descarga na praça das Marinha, os pretos, em numero de 50, armados de cacetes, e um deles com uma foice, assaltaram os trabalhadores ocupados naquele serviço, que eram cerca de 12. Travou-se luta renhida, sendo alguns dos trabalhadores atirados ao mar.”¹⁷⁷

O trecho acima expôs conflitos entre carregadores brancos e negros pelos postos de trabalho, o que confere também um caráter racial a disputa. Este periódico não identificou se os brancos contratados eram imigrantes portugueses. Mas, de qualquer forma, ocorreu uma situação análoga à afirmação de Alencastro, no sentido de que a introdução de trabalhadores brancos fez com que se diminuísse a remuneração dos serviços antes executados pelos escravos ao ganho.¹⁷⁸ Por outro lado, embora no *Jornal do Brasil* não haja indicação se os negros presentes eram cativos ou libertos, o *Diário do Rio de Janeiro* afirmou que o ocorrido havia sido uma “parede à moda da Costa da Mina”.¹⁷⁹ Se a informação do periódico estiver correta, os minas continuaram marcando presença no trabalho portuário na década de 1870. E, além disso, esse conflito revela um grau elevado de união e organização dos carregadores negros, maioria entre essa parcela do setor de transporte.

Embora palco de contendas, o serviço de transporte também foi um espaço de construção de redes de solidariedade. Como visto anteriormente, foi usual a evidência da formação de grupos que exerciam as mesmas funções. No caso dos cocheiros e carroceiros a união estava pautada principalmente na nacionalidade, já que os portugueses foram encontrados dividindo um mesmo endereço e sendo maioria numa associação criada pela

¹⁷⁷ *Jornal do Commercio*, 03/05/1872. Esse conflito já foi analisado por Artur Jose Renda Vitorino, *op. cit.*; e Maria Cecília Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 269.

¹⁷⁸ No caso da disputa relata pelo jornal, a contratação dos trabalhadores não diminuiu a fêria, mas representou uma barreira para que os negros conseguissem alcançar o objetivo de sua paralisação, que era justamente um aumento.

¹⁷⁹ Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz, *op. cit.*, p.269.

categoria. Entre os carregadores, por sua vez, ainda que as identidades étnicas pudessem contar como fator, os grupos eram essenciais para a organização do trabalho.

É possível que os laços de solidariedade tenham também transposto diferenças de cor e de ofício. O cocheiro Joaquim Ferreira era branco, português, morava no Rio Comprido e tinha 19 anos. Em 02 de agosto de 1868, ele foi preso na freguesia de Santana por “opor-se à prisão do preto Romão”.¹⁸⁰ Com certeza conhecidos, a defesa do preto feita pelo cocheiro branco provavelmente estava atrelada a uma relação de amizade.

A entrada cada vez maior de imigrantes portugueses na cidade do Rio de Janeiro, e a diminuição da população cativa, fez com que ficasse mais acirrada a disputa no mercado de trabalho ao longo da segunda metade do século XIX. No setor de transporte de mercadoria e pessoas não foi diferente. E se existem evidências de que os trabalhadores livres, principalmente lusos, passaram a ocupar posições que antes eram exercidas pelos cativos, é de se admirar que os escravizados constituíssem a maioria entre os trabalhadores do transporte. Embora tenham sido praticamente excluídos da condução de veículos, enquanto carregadores, ligados principalmente ao porto, eles conseguiram manter uma posição de destaque.¹⁸¹ Nem que para isso tivessem que se valer de violência.¹⁸²

2.3 Mudanças nos transportes

Sobre a utilização de veículos para o transporte de pessoas pelas ruas do Rio de Janeiro, o cronista Luís Edmundo afirmou tanto no reinado quanto no 1º Império continuaram quase inalterados os hábitos coloniais. As cadeirinhas e serpentinas eram abundantes, enquanto as carruagens eram esparsas.¹⁸³ Em 1836, o comandante do navio *La*

¹⁸⁰ APERJ, Casa de Detenção, 05

¹⁸¹ Érika Bastos Arantes, informou que tendo em vista que a população negra diminuiu cada vez mais, seria possível concluir que “os brancos tivessem substituído os negros nos diversos ramos do mercado de trabalho carioca”. No porto, no entanto, isso não teria ocorrido de forma tão intensa e os negros continuaram tendo uma presença forte naquele espaço. Erica Bastos Arantes. *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/ IFCH, 2000. p.27. É importante lembrarmos que o carregamento manual de mercadorias era uma função importante desempenhada na área do porto. Segundo Ribeyrolles, por volta de 1860, eram os “pretos de ganho” que trabalhavam como estivadores, fazendo este serviço entre os armazéns e o porto e carregando e descarregando navios. Charles Ribeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, EDUSP, 1975. p.204.

¹⁸² Como apontou o conflito entre os carregadores negros e brancos relatado no Jornal do Commercio, 03/05/1872, citado anteriormente.

¹⁸³ Luiz Edmundo. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis (1763-1808)*. Brasília: Senado Federal, 2000. Na parte “Os transportes”.

Vénus observou que no Rio de Janeiro encontravam-se muito poucos equipamentos elegantes e de quatro rodas.¹⁸⁴

Outros observadores descreveram mudanças mais significativas. Henry Chamberlain, por exemplo, afirmou que a cadeira era o meio de condução mais usado até 1808, mas foi suplantado pela chege- portuguesa, ou “Chaise”.¹⁸⁵ Luccok também expôs que os veículos com rodas estavam substituindo as redes e cadeirinhas, e para Ebel, em 1824, o que havia como meio de transporte era uma espécie de sege de duas rodas.¹⁸⁶

Noronha dos Santos, autor da obra *Meios de transporte no Rio de Janeiro (História e legislação)*, afirmou que a sege já era conhecida na cidade desde princípios do século XVIII. Nessa época, no entanto, raras pessoas tinham carros e não havia nenhum de aluguel. As necessidades de transporte eram satisfeitas pelas cadeirinhas e liteiras. A partir de 1808, com a vinda da família real, aumentou o tráfego e, conseqüentemente, a circulação de veículos.¹⁸⁷

Com relação ao número de carros existentes na cidade, a minha pesquisa permite verificar que na primeira metade foram feitos pedidos para 621 veículos. Já para o período de 1851 a 1870, foram 2477 veículos. A maioria dos requerimentos referiu-se a um veículo, 66,13% do total, para a primeira metade, e 55,79%, para a segunda. Em seguida, vinham os pedidos para dois veículos, 18,51%, para a primeira, e 15,77% para a segunda metade do século XIX. Dessa forma, grande parte possuía apenas um veículo e provavelmente eles próprios os conduziam. Os proprietários com mais carros até 1850 foram João Francisco da S. com 14 seges, e Guilherme de Sockou, com nove carros, cinco seges, 12 cabs, e uma carruagem. Na segunda metade, o requerimento com mais veículos veio da sociedade de Bandeira & Faria, com pedido para 55 carroças e 1 tilbury.

¹⁸⁴ Cf. C. de Mello Leitão. *Visitantes do primeiro Império*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934. p.95.

¹⁸⁵ Henry Chamberlain. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820, segundo desenhos feitos pelo Tenente Chamberlain R. A.* São Paulo: Kosmos, 1943. p.43.

¹⁸⁶ John Luccock, *op. cit.*, p.364. Ernst Ebel. *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824*. São Paulo: Editora nacional, 1972. p.30. Leithold descreveu a estrutura das seges como “carros de duas rodas, pequenos, semicobertos e forrados, por dentro, de couro vermelho ou verde e tão estreitos que mal podem neles sentar-se duas pessoas. Duas cortinas de couro protegem pela frente contra a chuva e de cada lado há uma janela de correr, que deixa ao menos respirar nas horas de calor”. T. Von Leithold, *op. cit.*

¹⁸⁷ Noronha dos Santos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934. vol.1, pp.81-82.

Pela documentação foi possível verificar os diferentes veículos utilizados: carroças, tilburys, seges, carruagem de quatro rodas, carros de boi, carros de alfândega, cabs. Havia ainda os veículos denominados carros, e carros de almofadas. A grande maioria dos pedidos, no entanto, foi feito para as carroças, elas representaram 83,89% do total de veículos para a primeira e 59,38% para a segunda metade do século XIX.

Em vários dos requerimentos foram indicados a que se destinava o uso das carroças. Eram carroças de carregar lenhas, trastes, de conduzir mudanças, carroças de aterro, e aquelas que enviavam gêneros agrícolas aos mercados. Havia também um grande número de carroças empregadas em serviços essenciais na vida urbana, como as que conduziam pipas d'água, as de água servida, que consistia no carregamento do esgoto, e além daquelas empregadas na condução do lixo das casas particulares para o lugar destinado para o depósito. Os carros de alfândega, por sua vez, realizavam o serviço exterior dessa instituição.

Na documentação, havia ainda a diferenciação entre os veículos que saíam a frete e os de uso particular, aos últimos não eram cobrados impostos junto a Câmara e era proibida a realização de qualquer serviço a frete.¹⁸⁸ No período até 1850, do total de 378 pedidos, 366 eram para carros a frete (96,8%) e 12 para particulares (3,2%). Já para o período de 1850 a 1870, 1300 a frete (75,6%) e 418 particulares (24,4%). Não só o número de carros particulares aumentou em relação aos dois períodos, como também a proporção, mas mesmo assim a grande maioria era de carros a frete.

Possuir um carro particular era uma questão de *status*. Entre os proprietários desse tipo de veículo, encontramos, ao contrário dos carros a frete, a designação de doutor antes dos nomes, e títulos como o do Barão de Mauá, o do Marquês de Abrantes e o da Marquesa do Paraná. Por sua vez, um abaixo assinado, enviado em 1853 por alugadores de seges, carros, e carrinhos reclamou da proposta da Câmara de colocar a numeração nas costas destes veículos. O problema estaria em que essa numeração:

¹⁸⁸ O fiscal da freguesia de Santa Ana escreveu à Câmara Municipal, em 24 de abril de 1857: “Não tendo hoje as carroças particulares obrigação de procurarem a Câmara, título algum, pois que apenas pagam imposto na recebedoria, e trazem algumas um título que as designam - particulares -, é fácil a simulação para as carroças de serviços a frete, que devem trazer um documento desta Ilma. Câmara, nela satisfazerem o respectivo imposto, que já tive ocasião de ter fortes suspeitas a cerca de algumas que sendo de serviço a frete, trazem o rótulo de particulares, obrigando-me a não ter fiscalização a tal respeito, pois que não devo, por esta suspeita apreender, e assim peço licença a Ilma. Câmara para lembrar que seria de muita conveniência adotar medida, que ponha o fiscal em circunstância de poder exercer esta fiscalização, e inabilite a simulação que é hoje é fácil entre carroças particulares e de serviço a frete.” AGCRJ- Códice 57.4.15

“apresenta aos olhos de todos como objetos alugados, fazendo desaparecer a ilusão, que de ordinário desejam fazer aqueles que as alugam, tanto assim que alguns há, que ao bolieiro e laçao fazem vestir libré de sua casa, para assim melhor inculcarem o terem como seu”.¹⁸⁹

Esse dado reforça a idéia de que os veículos particulares traziam *status* aos seus proprietários.

Os veículos a frete, por sua vez, remetem aos estabelecimentos de alugar seges e carruagens. O primeiro deles na cidade, segundo Santos, teria sido criado pelo português Francisco Antonio Garrido. Por volta de 1822, ele instalou outra cocheira, com maiores proporções na Rua da Lampadoza.¹⁹⁰ Diversos estabelecimentos surgiram ao longo do século, como o de Bento Jose da Cunha que, em 1861, possuía cocheira no Largo de S. Francisco de Paula n.º6.¹⁹¹

O transporte regular de passageiros da cidade ganhou impulso com a introdução das companhias. Assim como ocorreu em Lisboa e Londres, esse serviço foi organizado a partir de concessões do governo a determinados proprietários.¹⁹² No aviso régio de 18 de outubro de 1817, o príncipe Regente D. João concedeu a Sebastião Fabregas Serigué o privilégio exclusivo para estabelecer diligências entre a cidade e os palácios da Boa Vista e da fazenda de Santa Cruz.¹⁹³

Em 1837, por sua vez, foi concedido ao desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, futuro visconde de Sepetiba, a criação da Companhia de Omnibus. Iniciou-se o tráfego em 1838 “com quatro carros de dois pavimentos, tirados por quatro animais”.¹⁹⁴ O governo imperial autorizou, em 1856, a organização de uma companhia para o transporte e condução de cargas por meio de carris de ferro. Os carris urbanos, no entanto, começaram a funcionar efetivamente em 1868.¹⁹⁵

A partir desse período, surgiram cada vez mais companhias que deram uma outra dimensão ao volume de pessoas e cargas transportadas. De 1872 a 1890 existiam, entre outras, a Cia. de Transportes Fluminense, a Cia. de Transporte e Carruagens e a Cia. de

¹⁸⁹ AGCRJ- Código 57.4.15

¹⁹⁰ Noronha dos Santos, *op. cit.*, p.175.

¹⁹¹ AGCRJ- Código 57.4.18.

¹⁹² Cf. Artur Teodoro Matos. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. p.398.

¹⁹³ Cf. Noronha dos Santos, *op. cit.*, p.215.

¹⁹⁴ Cf. *Idem, Ibidem*, p.228

¹⁹⁵ Cf. Ana da Silva Moura, *op. cit.*, p.54.

Transporte e Carruagens e a Cia. de Cargas e Bagagens.¹⁹⁶ O crescimento delas com certeza significou uma forte concorrência para os carroceiros que trabalhavam de forma autônoma. Embora esse serviço não tenha desaparecido, como apontou Moura, é provável que muitos deles, sem condição de competir em pé de igualdade com as companhias, tenham se tornado empregados das mesmas.

Moura não conseguiu definir dos empregados dessas companhias e, portanto, não foi possível comparar com o perfil dos cocheiros e carroceiros que encontrei para o período de 1850 a 1870. Fica como apontamento a investigação de como se dava a relação entre a experiência dos empregados dessas companhias com as manifestações organizativas dos trabalhadores desse setor, como as greves e associações. Em 1873, por exemplo, os cocheiros da Botanical Garden fizeram uma paralisação com o objetivo da readmissão de companheiros demitidos.¹⁹⁷

2.4 As posturas e o transporte com veículos

À medida que aumentava a circulação de veículos, no decorrer do século XIX, crescia também a tentativa de controlar e fiscalizar esse serviço por parte da Câmara Municipal e da Polícia. Algumas medidas, no entanto, como o imposto cobrado anualmente sobre os carros remontava ao século XVIII. Segundo um despacho do Senado da Câmara de 1821, ninguém estaria isento dessa contribuição de acordo com uma declaração do Senado de Lisboa de três de agosto de 1765.¹⁹⁸

As posturas da Câmara Municipal incidiam sobre os mais diversos aspectos do transporte de veículos, como, por exemplo, as ruas em que poderiam transitar. A postura de 27 de setembro de 1831 impedia que os carros circulassem sobre as lajes que cobriam as valas na rua do Aljube.¹⁹⁹ Determinavam-se também os locais em que poderiam ser ensinados os animais usados nos carros. A postura de outubro de 1830 proibia o ensino de tais animais dentro da cidade, sem excetuar as praias.²⁰⁰

Até as dimensões de alguns veículos estavam previstas nas posturas, como no caso em que foi ordenado que todas as carroças e carros de qualquer tamanho, e qualidade,

¹⁹⁶ Cf. *Idem, Ibidem*, p.66.

¹⁹⁷ Cf. Eulália L. M Lobo (org.). *O Rio de Janeiro Operário*. Rio de Janeiro: ACESS, 1992. p.32.

¹⁹⁸ AGCRJ, Códice 57-3-17

¹⁹⁹ AGCRJ, Códice 57-4-1

²⁰⁰ AGCRJ, Códice 57-4-1

tivessem no trilho pelo menos quatro polegadas de largura, com o objetivo de danificar menos o calçamento das ruas.²⁰¹ Além disso, as posturas determinavam ainda os locais em que poderiam ficar estacionados os carros de aluguel.

As posturas de 1853 trouxeram regulamentações específicas sobre os trabalhadores envolvidos no transporte:

“1º. Nenhum cocheiro será admitido ao governo de carros seges, cabos, omnibus, gôndolas, tilburys, ou outro qualquer veículo de condução sem que se ache competentemente matriculado na Repartição da Polícia.

§ 1º Para que possam ser matriculados ser-lhe-á mister não só provar sua perícia e idoneidade por título conferido por uma Comissão de Peritos, que para que esse fim será nomeada pelo Chefe de Polícia, mas ainda em virtude desse título obtiverão também licença da Câmara Municipal”

As pessoas envolvidas no setor de transporte tinham diversas maneiras de agir diante das posturas que objetivavam controlar e regulamentar esse serviço. Silvia Hunold Lara e Joseli Mendonça expuseram que os novos estudos indicam que os campos jurídicos e legais

“não podem ser considerados como simples instrumentos a serviço da dominação. Ao contrário, formam campos minados de luta política, cujos sentidos e significados dependem das ações dos próprios sujeitos históricos que os conformam.”²⁰²

Um dos pontos que deve ser verificado, segundo as autoras, é o significado das leis para os diferentes grupos sociais.

Com relação às posturas sobre o transporte com veículos, uma das principais formas de ação da população eram os requerimentos enviados a Câmara. A grande maioria deles era feita por uma só pessoa e os assuntos eram bem diversificados. Em relação à postura citada anteriormente, que proibia o trânsito na rua do Aljube, um requerimento de três de outubro de 1832 expôs:

“Diz Rodrigo Antonio Soares Lima, proprietário da casa n.42 (...) rua do Aljube, que tendo embaixo da dita uma cocheira, a qual se acha fechada por não haver quem a alugue, em consequência de não poder transitar por aquela rua sege, carruagem, ou carroça, e não podendo igualmente o dono da mesma casa sair, nem receber visitas de sege, por isso vem pedir a esta Câmara haja de lhe conceder licença para poder chegar a sua porta seges, carruagens, e mesmo carroça, pois até desta maneira suplicante poderá

²⁰¹ AGCRJ, Códice 57-4-1. Seção 2ª, Título 10 do Código de Posturas de 1840.

²⁰² Joseli Mendonça e Silvia Hunold Lara (org.) *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006. p.13.

alugar sua cocheira, o que é em benefício das rendas nacionais, por que só assim poderá pagar a décima da dita cocheira, cujo pagamento não tem lugar não estando ela alugada”.²⁰³

O requerente reclamou que a postura estaria atrapalhando os seus negócios assim como a sua circulação, e a de suas visitas, com veículos. É interessante acompanhar a sua argumentação, se a Câmara lhe concedesse a licença para o trânsito dos seus carros ele poderia reabrir sua cocheira de aluguel e dessa forma pagar o imposto da mesma. Sendo assim, a licença seria proveitosa não apenas para ele, mas também para a própria Câmara.

Bernardo Affonso foi um requerente que conseguiu licença para transitar por uma rua cuja circulação havia sido também proibida por postura:

“Diz que ele tem várias carroças que giram nesta cidade em carregar materiais para obras, e como se tivesse ajustado em uma na rua da Valla, entre a rua de S. Pedro e das Violas, tirou para esse fim licença desta ilma. Câmara obrigando-se a por perfeito qualquer prejuízo que houvesse na vala com o trânsito da carroça; licença essa que sendo vista de todos a acharam conforme, e como o guarda do fiscal de S. Rita, Francisco Albuquerque da Gama, desejoso ou de fazer injustiças aos cidadãos, ou de fazer render o lugar que ocupa, se preserve de propósito no canto da rua das Violas a espera que a carroça virasse para a mesma rua no dia (...), logo a apreendeu, pondo-a no depósito, fazendo com o maior escândalo cessar os lucros do suplicante, que os protesta, apresentando-lhe o suplicante a licença ficou-se com ela sem a querer mais dar, dizendo a não valer (...) quando semelhante dito é tramóia porquanto o espírito da licença é durante a obra, e a obrigação de consertar qualquer prejuízo, e representando o suplicante ao fiscal este despotismo, mandou que o suplicante entregasse a licença (...) estar conforme, ao que se escuzou dizendo que o fiscal o não governava (...) ele estava ali enquanto essas não lhe davam com uma taboa no evento, e que ele era efetivo, e deste modo retirou-se para a Praia grande sem dar a licença, e nem poder o suplicante por em atividade outra carroça, eis aqui o estado a que se é reduzido o cidadão pela má escolha dos homens, e serão tais as suas misérias que ainda há de o suplicante conservar-se escandalosamente. Peço a licença que ficou retida, mandando entregar a carroça indevidamente apreendida”.²⁰⁴

Apesar de possuir o documento, o requerente acusa explicitamente o guarda do fiscal da freguesia de Santa Rita de agir de maneira ilícita, seja por “fazer injustiças aos cidadãos”, seja por lucrar com o cargo que ocupava. Embora não se dirigisse diretamente a uma postura, Bernardo Affonso atacou a sistema de fiscalização das mesmas, mostrando dessa forma o conhecimento das leis municipais que regiam o transporte como também uma idéia de justiça.

²⁰³ AGCRJ, Códice 57-4-1

²⁰⁴ AGCRJ, Códice 57-4-1

Além dos requerimentos individuais, havia também os coletivos. Reagindo a postura que não permitia que as seges de aluguel fixassem fora das cocheiras, foi escrito em 14 de junho de 1842 o documento abaixo:

“Os abaixo assinados vendo pela experiência que suas seges se danificarão completamente conservando-as encerradas em suas cocheiras, sem lhes aplicar a lavagem de mister, expondo-as ao sol (...) mister para a vitalidade de seus animais, para impedir moléstias em razão da pequenez das mesmas cocheiras, se viram obrigados a fazer uso que esse fiscal lhes proíbe, e em consequência observam suas seges destinadas a breve danificação, seus animais perdidos, e com curta duração (...) nenhuma razão existe para serem privados de uma posse para eles de tanta utilidade, de uma posse necessária a continuação e conservação de seus estabelecimentos destinados a utilidade pública, e comodidade dos cidadãos; quem senhores de agora em diante quererá continuar com estes estabelecimentos vendo em consequência desta proibição suas seges são condenadas a se danificarem no interior de suas estreitas cocheiras, seus animais a morrerem a mingua do ar necessários, principalmente nos dias calmosos, que no verão parecem nesta cidade? E quem perderá com a não existência destes estabelecimentos? Por ventura unicamente os abaixo assinados? Não, o público, e principalmente o público, que aí vai encontrar cômodos transportes, quando deles necessitar.”²⁰⁵

A argumentação utilizada foi a de que a medida proposta afetaria imensamente os negócios dos requerentes. Porém, o prejuízo se daria também para os cidadãos que seriam privados desse serviço. Ao invés de darem ênfase nos ganhos pessoais, os autores chamaram a atenção que a Câmara deveria levar em conta a utilidade pública das cocheiras de aluguel. Esse abaixo assinado específico contou com dez nomes. Em outros, no entanto, foi possível verificar mais de 100 assinantes.²⁰⁶ A organização desses requerimentos envolvia, com certeza, uma organização entre eles, além da discussões do que era ou não justo por parte da municipalidade.

Porém, os requerimentos não foram a única forma de protesto em relação as posturas. Em 1876, a Câmara Municipal da cidade do Rio de Janeiro instaurou uma medida que obrigava que o lixo fosse retirado das ruas pelos carroceiros até as nove horas da manhã. Os carroceiros, envolvidos nesse serviço específico, ficaram inconformados e fizeram uma paralisação que durou mais de uma semana, na qual eles pararam de recolher o lixo das ruas. Diversos artigos foram escritos nos jornais, enquanto a rua se enchia de cisco, o que, segundo a *Revista Illustrada*, teria aumentado o número de casos de febre amarela na época. Esse periódico escrevia, em 19/02/1876, “afinal a Câmara Municipal, a polícia e o

²⁰⁵ AGCRJ, Códice 57-4-10

²⁰⁶ AGCRJ, Códice 57-4-1

ministério do Império tiveram de dar mãos a palmatória da nobre classe carroceiral”. A postura acabou sendo revogada.²⁰⁷

À introdução cada vez maior de veículos no transporte de cargas e pessoas parece ter correspondido uma reserva dessa parcela pelos trabalhadores livres. Os dados que apresentei permitem verificar justamente que os cocheiros representavam a maioria entre os cocheiros e carroceiros. Eles, no entanto, não estavam sozinhos na segunda metade do século XIX, como supôs Moura, e foi possível encontrar um grande contingente de escravos ao ganho que trabalhava como carregador.

Tendo em vista que a maioria dos trabalhadores envolvidos no transporte na cidade do Rio de Janeiro era formada por estrangeiros, portugueses e africanos, no próximo capítulo pretendo explorar como se dava o transporte em suas terras de origem. Busco também quais as possíveis relações entre as informações trazidas por esses estrangeiros e organização do transporte no Rio.

²⁰⁷ Revista Ilustrada, 19/02/1876.

Capítulo 3: Transporte terrestre no Mundo Atlântico

Como visto no capítulo anterior, entre os trabalhadores do setor de transporte, a maioria dos escravizados era formada por africanos. No caso dos livres, os portugueses eram majoritários entre os imigrantes. Enquanto estrangeiros, eles trouxeram conhecimentos sobre as formas de transportar cargas e pessoas em suas terras de origem. Esses conhecimentos, quando reinscritos no contexto brasileiro, podem ter influenciado de alguma forma a organização do trabalho.

Segundo Paul Lovejoy, o estabelecimento das Américas envolveu a construção de diásporas, tanto de origem europeia quanto africana.²⁰⁸ Existem, no entanto, diferenças cruciais na vinda dos africanos e na dos europeus. Enquanto os primeiros vieram sob o julgo coercitivo da escravidão, na condição de imigrantes, os segundos tinham o poder da escolha, apesar da força de outras determinações. Jorge Fernando Alves, que realizou uma discussão bibliográfica sobre as teorias que tratam da questão da imigração, apontou que alguns enquadramentos macro-teóricos tenderam a considerar o migrante como um agente passivo, não tocando no papel da escolha.²⁰⁹

Em relação a emigração portuguesa, Miriam Halpern Pereira afirmou que ela era um fenômeno de origem antiga e adquiriu, no decorrer do século XIX, características novas: “deixou de estar integrado predominantemente num projeto imperial e tornou-se uma resultante das distorções do desenvolvimento do capitalismo dependente”.²¹⁰ Os novos países do continente americano, principalmente o Brasil, foram, ao longo dos séculos XIX e XX, os destinos preferidos dos emigrantes lusos. A política de imigração brasileira teria favorecido esta orientação, “facilitando o recrutamento dos imigrantes e contribuindo para a difusão da concepção do Brasil como uma terra de fortuna fácil, idéia que tinha raízes antigas no imaginário popular”.²¹¹ A política de emigração portuguesa, no entanto, foi quase sempre ambígua e contraditória. Se por um lado pode-se verificar uma persistente

²⁰⁸ Paul E. Lovejoy. “The Black Atlantic in the construction of the ‘western’ world: Alternative approaches to the ‘europenization’ of the Américas”..., p. 127.

²⁰⁹ Jorge Fernando Alves. *Os brasileiros. Emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: s.e., 1994, p.19.

²¹⁰ Miriam Halpern Pereira. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002. p.11.

²¹¹ *Idem, Ibidem*, p. 11.

tradição repressiva da emigração, do outro, a emigração clandestina foi um índice da tolerância real.

No presente capítulo analisei as informações sobre transporte trazidas tanto pelos imigrantes portugueses, quanto pelos escravizados africanos. Sendo assim, busquei, em linhas gerais, como se dava o transporte terrestre de pessoas e mercadorias em Portugal e em determinados locais da África. Além disso, abordei quais as possíveis relações entre essas diferentes tradições e o transporte do lado de cá do Atlântico.

Os estudos historiográficos que trataram sobre os carregadores negros no Rio de Janeiro, assim como suas fontes principais, os viajantes estrangeiros, não abordaram mais detidamente as possíveis relações entre as experiências vivenciadas na África e o processo de trabalho nas Américas.²¹² Em artigo de 1995, a historiadora Silvia Hunold Lara afirmou que as novas interpretações sobre a experiência da escravidão no Brasil têm, cada vez mais, revelado um grande desconhecimento da maior parte dos historiadores em relação à cultura africana. Segundo ela, se hoje existem novas análises sobre a relação senhor-escravo, é preciso redimensionar os estudos sobre o “lugar” das culturas africanas.²¹³ Alberto da Costa e Silva, por sua vez, expôs que, finalmente, essa situação está mudando e que está se começando a procurar o lado africano da história da escravidão no Brasil.²¹⁴

O debate sobre o papel das culturas africanas nas experiências dos cativos nas Américas dividiu-se, em linhas gerais, entre aqueles autores que enfatizam a ruptura entre África e as Américas e aqueles que frisam a continuidade. Segundo Mathias Röhrig Assunção, dois antropólogos americanos trocaram argumentos sobre a questão na década de 1940. Para Franklin Frazier “os escravos teriam sido arrancados de sua cultura ao ponto

²¹² Trabalhos que tratam dos carregadores no Rio no século XIX, já citados nos outros capítulos: Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBa; Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*, Petrópolis: Vozes, 1988. Mary Karasch é a única exceção entre os autores citados acima no que diz respeito a busca de relações entre o trabalho desenvolvido pelos carregadores no Rio de Janeiro e pelos carregadores da África.

²¹³ Silvia Hunold Lara. “Blowing in the Wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil” in: *Projeto História*. São Paulo (12), out. 1995, p. 52.

²¹⁴ Alberto da Costa e Silva. “Africa-Brazil-Africa during the Era of the Slave Trade”. In: Jose C. Curto; Paul E. Lovejoy. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of slavery*. New York: Humanity Books, 2004. p. 23.

que o passado africano ser reduzido a 'memórias esquecidas'".²¹⁵ A cultura escrava seria, então, resultado principalmente da opressão e adaptação dos escravos a ela. Melville Herskovits, por sua vez, insistiu nas características culturais comuns partilhadas pelos escravizados provenientes de diversas regiões da África, e como essas semelhanças permitiram a permanência de elementos e instituições africanas nas Américas.

Assunção considerou que um modelo reconciliador de ambas as posições foi proposto por Sidney Mintz e Richard Price. Eles não negariam as contribuições africanas, mas afirmaram que nem o contexto social nem as tradições culturais quando vistas sozinhas podem explicar uma forma institucional afro-americana, e a formação dessas instituições deve ser analisada em todo seu desenvolvimento histórico. Eles concluíram que as continuidades formais da África na cultura afro-americana foram mais exceções do que regra e que as categorias mais precisas para expressar a realidade deveriam ser “criação” ou “remodelação”, ao invés de “empréstimo”.²¹⁶

As expressões culturais dos cativos sempre estiveram no centro desse debate. Sterling Stuckey, por exemplo, analisou o papel da cerimônia *ring shout* na comunidade escrava dos EUA. Foi através dessa cerimônia que os cativos africanos reconheceram valores comuns entre eles, e foi justamente a memória da África que permitiu a união. Stuckey buscou reconhecer os elementos africanos que persistiram nas experiências dos escravos norte-americanos, aproximando-se assim da posição de Herskovits. Aspectos presentes num ritual fúnebre, por exemplo, foram vistos pelo autor como marcando a comunidade escrava da Virginia como africana.²¹⁷

Outros autores propuseram que a interação entre a África e as Américas deve ser analisada dentro do contexto do Mundo Atlântico. Segundo Philip D. Morgan, na era moderna começou a emergir um mundo Atlântico cada vez mais integrado e coeso. Ao longo do tempo, uma variedade de redes, laços e conexões ligaram os territórios em torno

²¹⁵ Mathias Röhrig Assunção. “From slave to popular culture: the formation of afro-brazilian art forms in nineteenth-century Bahia and Rio de Janeiro”. *Ibero Americana*, III, 12 (2003), p.160.

²¹⁶ Nem todos consideram Sidney e Mintz como uma posição conciliadora. Segundo Paul Lovejoy e José Curto, autores como Sidney Mintz e Richard Price enfatizaram a rápida adaptação dos africanos escravizados as novas culturas nas Américas, enquanto Gwendoyne Hall e Douglass Chambers propuseram a sobrevivência e continuidade de características culturais africanas. Cf. Jose C. Curto; Paul E. Lovejoy. “Introduction” in: *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of slavery*. New York: Humanity Books, 2004. p. 14.

²¹⁷ Sterling Stuckey. *Slave culture: Nationalist theory and the foundations of black America*. New York, Oxford: Oxford University Press, 1987.

do Atlântico, e formou-se um sistema único, propriamente o sistema Atlântico. Para Morgan, a escravidão foi a face central desse sistema emergente, já que definiu a estrutura econômica, social, política, ideológica e cultural de várias sociedades Atlânticas.²¹⁸

Paul Gilroy, por sua vez, sugeriu que os historiadores culturais deveriam assumir o Atlântico “como uma unidade de análise única e complexa em suas discussões do mundo moderno e utilizá-la para produzir uma perspectiva explicitamente transnacional e intercultural”.²¹⁹ O Atlântico assumiu justamente um papel preponderante na proposição do autor de que as culturas dos cidadãos negros do Reino Unido foram produzidas em um padrão sincrético no qual as formas e os estilos dos Estados Unidos, Caribe e África foram reinscritos e reelaborados no contexto de conflitos regionais e classistas do Reino Unido moderno.

Stuart Hall concordou com Gilroy no sentido de que o Atlântico negro é uma categoria bem mais útil para o estudo das diásporas que o referencial nacional.²²⁰ Hall analisou a música e subcultura *dancehall* na Grã-Bretanha e afirmou que, apesar desse movimento ter inspirações na Jamaica, ele não é apenas um reflexo pálido de uma origem “verdadeiramente” caribenha. As configurações sincretizadas da identidade caribenha e de suas diásporas não podem ser concebidas, portanto, em termos de origem e cópia.

Apesar de identificar que a África vive nessa diáspora caribenha em alguns traços, como na retenção das palavras e nos padrões rítmicos da música, este autor acreditou que não se está ligado ao passado e herança africanos por uma cadeia inquebrável, discordando nesse ponto de autores como Stuckey. A África que vive na diáspora “não é nem a África daqueles territórios agora ignorados pelo cartógrafo pós-colonial, de onde os escravos eram seqüestrados e transportados, nem a África de hoje, que é pelo menos quatro ou cinco ‘continentes’ diferentes embrulhados num só, suas formas de subsistência destruídas, seus povos estruturalmente ajustados a uma pobreza devastadora”.²²¹ A África que vai bem nesta parte do mundo, portanto, não é aquela que é retomada, e sim criada. Dessa forma,

²¹⁸ Philip D. Morgan. “The cultural implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, Americans Destinations and New World Developments”. *Slavery and Abolition*, vol.18, n. 1, 1997. p.122.

²¹⁹ Paul Gilroy. *O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001. p. 57.

²²⁰ Stuart Hall. *Da Diáspora: Identidades e mediações culturais*. Belo Horizonte: UFMG: Representações da UNESCO no Brasil, 2003. p.36.

²²¹ *Idem, Ibidem*, p.40

Hall analisou a cultura não apenas como uma viagem de redescoberta, e sim como uma produção.

Esse debate sobre as possíveis conexões entre a África e as Américas é altamente pertinente para a cidade do Rio de Janeiro, pois, como visto nos capítulos anteriores, a maioria entre a ampla população cativa era formada por africanos e afro-descendentes, principalmente em relação à primeira metade do século XIX.²²² Nesse período a população escrava esteve no seu auge. O censo de 1849 apontou que os escravizados seriam 110.000, número não encontrado em nenhuma outra cidade nas Américas.²²³

Mary Karasch expôs que é uma tarefa difícil estabelecer as identidades específicas da maioria africana devido à extraordinária diversidade étnica do Rio. Enquanto Salvador tendia a receber uma mostra mais restrita da África Ocidental, o Rio importava escravos tanto da África Ocidental e Oriental.²²⁴

Alguns estudos, apesar de ainda serem poucos, dispuseram-se a analisar de forma mais detida o redesenhar das identidades africanas no ambiente urbano do Rio de Janeiro. Um dos mais detalhados é com certeza o de Mariza Soares sobre os devotos makis da cidade do Rio, que se congregavam nas agremiações leigas das irmandades de Santo Eslebão e Santa Efigênia, no século XVIII.

Tratando as configurações étnicas como um processo em constante redefinição, ela afirmou que se forma nas irmandades citadas acima uma congregação de pretos minas, que incluía vários pequenos grupos étnicos. Os desentendimentos entre as nações começaram em decorrência de conflitos com os dagomés. Em 1762, “os makis, angolins, ianos e saburus formam uma congregação separada dos dagomés”.²²⁵ Os quatro grupos permaneceram unidos até que novos desentendimentos fizeram com que eles se separassem em seus próprios reinados e o capitão ficou como rei dos makis. Além da fragmentação dentro do próprio grupo dos minas, a autora mostrou como eles se relacionavam em relação

²²² Segundo o Censo de 1849, dentro do total da população negra, contabilizando os escravos e forros conjuntamente, 33,1% eram brasileiros e 66,9% eram estrangeiros. Cf. Mary C. Karasch, *op. cit.*, p.112.

²²³ *Idem, Ibidem*, p.28.

²²⁴ *Idem, Ibidem*, p.42.

²²⁵ Mariza de Carvalho Soares. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p.201.

a outros grupos étnicos, como, por exemplo, na proibição da entrada de “pretos de Angola” na congregação.²²⁶

Outros estudos mantiveram os minas como centro, apesar de terem proposto questões diferentes. Beatriz Mamigonian, por exemplo, explorou as estratégias de um grupo de africanos livres na luta pela emancipação. Esse grupo possuía a identidade nagô na Bahia e a traduziu para mina no Rio, o que demonstrou a fluidez da identidade nas condições de diáspora.²²⁷ O artigo de Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio Gomes, por sua vez, discutiu o terror que causou aos habitantes brancos do Rio, o êxodo crescente de africanos ocidentais da cidade de Salvador, principalmente depois da derrota do levante malê. O artigo analisou também a construção de identidades políticas pelos africanos, que ficavam ocultas sob o mato de identidades étnicas. Os minas no Rio, segundo os autores, tiveram o papel de se inserirem e dialogarem com as diversas nações, e seu poder foi fruto justamente da base social interétnica que tinham por trás. Nos anos 1840, “os minas corporificam a liderança política da escravidão urbana, antes deles talvez difusa e fragmentária”.²²⁸

Com relação aos trabalhadores envolvidos no transporte na cidade do Rio, verificou-se no capítulo anterior que os escravizados e libertos computavam 72,6% na segunda metade do século XIX. Entre esses trabalhadores negros, a grande maioria era formada por africanos. Através das licenças analisadas pode-se ter uma idéia das zonas de procedência da África das quais eram exportados os cativos. Tanto na primeira quanto na segunda metade do século, o Centro-Oeste foi a zona exportadora da maioria dos africanos, seguida pela África Ocidental e África Oriental.

Porém, não só de africanos era formada a mão-de-obra do setor de transporte. Entre os livres, a maioria esmagadora dos estrangeiros era constituída de portugueses, padrão semelhante ao encontrado para os dados populacionais do Rio de Janeiro no século XIX. Nas licenças que pesquisei, os portugueses representavam, em média, 90% dos estrangeiros. Gladys Sabina Ribeiro estimou que, em 1834, 5.000 portugueses e mais 2.000

²²⁶ *Idem, Ibidem*, p.215.

²²⁷ Beatriz Gallotti Mamigonian. “Do que 'o preto mina' é capaz: etnia e resistência entre africanos livres”. *Afro-Ásia*. Salvador: , v.24, p.71 - 95, 2000. p.95.

²²⁸ Flávio dos Santos Gomes e Carlos Eugênio Líbano Soares. “‘Com o pé sobre um vulcão’: africanos Minas, Identidades e a repressão antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840)”. *Estudos Afro-asiáticos*. Rio de Janeiro: v.ano 23, n.335, 2001. p.364.

estrangeiros de outras nacionalidades, compunham cerca de 30% do total dos trabalhadores livres na cidade do Rio de Janeiro.²²⁹ Segundo os cálculos de Luis Felipe de Alencastro, só os imigrantes portugueses representavam 10% do total dos habitantes da Corte em 1849, e 20% em 1872.²³⁰

Dessa forma, tornou-se relevante buscar quais as informações sobre o transporte terrestre trazidas por estrangeiros, africanos e portugueses, e as possíveis relações com o setor de transporte carioca. Na primeira parte do capítulo, trato das características principais do transporte terrestre em Portugal, nos séculos XVII e XIX, procurando, na medida do possível, abordar não só a parcela continental, mas também os Açores e a Ilha da Madeira. Na segunda parte, apresento algumas características do transporte de cargas e pessoas nas três principais regiões da África exportadoras de escravos para o Brasil. Tenho, no entanto, que admitir os limites da análise. Em primeiro lugar, não tive acesso a uma grande quantidade de obras sobre o tema. Em segundo, pelo fato de se tratarem de regiões muito vastas, corro o risco de não abarcar as especificidades existentes em cada uma delas. Mesmo assim, acredito que seja importante apresentar estas informações para tentar entender melhor a forma com que os negros africanos e imigrantes portugueses trabalhavam aqui no Brasil, até mesmo porque os estudos que trataram sobre os trabalhadores do transporte no Rio nunca tocaram nesse tema.

Na terceira parte do capítulo, trato de um aspecto mais específico do processo de trabalho dos carregadores africanos no Rio de Janeiro, a música. Busco as possíveis conexões entre os cantos entoados pelos carregadores do Rio e os de outros trabalhadores negros no Mundo Atlântico. Ao focar mais detidamente a música entoada durante os serviços prestados, sigo a proposição de João José Reis de que a força da cultura escrava deve ser entendida em conexão com a experiência do trabalho dos escravos. Não se trata, no entanto, “de deduzir cultura de processos e relações de trabalho, uma operação funcionalista e conservadora, mas de considerar que os escravos não suspendiam a produção de significados culturais durante a produção de mercadorias e serviços”.²³¹

²²⁹ Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002. pp.180-181

²³⁰ Luiz Felipe de Alencastro. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n.21, Cebrap, julho de 1988. p. 54.

²³¹ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, 18. p.11.

3.1 Transporte terrestre em Portugal

Portugal foi descrito pela bibliografia como sendo, no século XVIII e início do XIX, um país em que a carência de estradas era gritante, sendo os meios de transporte terrestres restritos, morosos e incômodos. Em meados do século XVIII, continuava a viajar-se como nas épocas anteriores. Embora algumas pessoas levassem as cargas sobre o próprio corpo, o uso de animais – principalmente mulas, cavalos e bois – foi generalizado no transporte de pessoas e cargas.²³²

Tendo em vista que a maioria dos imigrantes portugueses que chegou ao Brasil veio do meio rural²³³, é bem provável que eles conhecessem os carros de bois, pois esses foram tidos como praticamente a única viatura de transporte rural. Fernando Galhano expôs como a sua utilização estava ligada ao cotidiano da vida no campo: “era o levar de estrumes e o trazer das colheitas, os fenos e as lenhas (...) a ida a feira com que havia para vender, o carregar do vinho”.²³⁴ Mais raramente os carros de bois serviam também para o transporte de pessoas.

Embora estivesse principalmente circunscrito a áreas rurais, este veículo não deixou também de ser utilizado como meio de transporte de mercadorias para os centros urbanos e até neles próprios.²³⁵ Guido de Monterey afirmou, por exemplo, que a circulação de mercadorias entre as várias zonas da cidade do Porto era feita, no século XIX, por carros de bois.²³⁶ Segundo Artur Teodoro de Matos, o carro de boi também era utilizado nos Açores. E para outros autores, esse veículo teria ainda sido trazido pelos portugueses para o Brasil.²³⁷

Maia dos Santos, por sua vez, apontou que na região norte de Portugal continental, as terras altas e montanhosas eram propícias ao uso de carros de bois, enquanto na região

²³² Artur Teodoro Matos. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. p.358

²³³ Gladys Sabina Ribeiro. *Mata galegos. Os portugueses e os conflitos de trabalho na primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1989. p.8.

²³⁴ Fernando Galhano. *O carro de bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973. p.9

²³⁵ Artur Teodoro Matos. *op. cit.*, p.365

²³⁶ Guido de Monterey. *O Porto. Origem, evolução e transportes*. Porto: Livraria Fernando Machado, 1972. p.191.

²³⁷ Fernando Galhano, *op. cit.*, e Luís Chaves. “Notas de etnografia. Carros, carrinhos e carroças de Lisboa (transportes de tração animal)”. Lisboa, *Revista Municipal*, n.54, 1993.

sul, de terras baixas e planas, teria proliferado uma grande variedade de carroças.²³⁸ A principal diferença entre as carroças e os carros de bois está em que as primeiras eram conduzidas por cavalos e mulas. As carroças eram vistas não só no meio rural. Em Lisboa do início de século XIX, por exemplo, elas eram usadas para transportar barris de água que abasteciam os mais diversos estabelecimentos, como hospitais e prisões.²³⁹

Segundo Matos, ao contrário do que acontecia no resto da Europa, em Portugal viajava-se ainda de liteira, pelo menos no primeiro quartel do século XIX. Tanto a liteira quanto a cadeirinha eram meios de transporte constituídos por uma caixa de madeira e por dois ou quatro varais que permitiam serem conduzidas por homens ou mulas.²⁴⁰ Na Ilha da Madeira, em que predominava um relevo alteroso, a rede foi utilizada como meio de transporte para pessoas que não suportassem longas viagens a cavalo. Suspensa em uma vara que era carregada por dois homens, a rede podia, às vezes, levar um pano lançado sobre a vara, para resguardar o passageiro do sol ou do vento.²⁴¹

Apesar de grande parte dos imigrantes serem provenientes do meio rural, vale a pena destacar algumas características dos transportes nas cidades. Em Lisboa, por exemplo, o tráfico de pessoas era diminuto e não fazia parte das necessidades básicas da população, até pelo menos a metade do século XIX. Segundo Antonio Lopes Vieira, “quem se desloca é um restrito número de pessoas que, muitas vezes, tem possibilidades de o fazer utilizando os próprios meios de transporte”. As camadas inferiores da sociedade lisboeta, por sua vez, raramente se deslocavam já que habitavam a uma distância do local de trabalho que podia ser coberta a pé, e “quando se fazem transportar o caráter da deslocação é episódico, quando muito sazonal”.²⁴²

Alguns veículos circulavam principalmente no meio urbano, como a sege. Essa era um tipo de carruagem muito vulgar na segunda metade do século XIX; possuía duas rodas e era puxada por dois cavalos ou mulas conduzidos por um bolieiro.²⁴³ Outros modelos de veículos encontrados em Portugal eram *coupé*, *calèche*, *landau*, *aranha*, *breack*, *mylord*,

²³⁸ Maia dos Santos. *A carroça poveira: subsídios para sua história*. Maia: Maiadouro, 2002. p.21

²³⁹ *Idem, Ibidem*, pp.27-28.

²⁴⁰ Artur Teodoro Matos. *op. cit.*, pp.371-372.

²⁴¹ *Idem, Ibidem*, pp.391-392.

²⁴² Antonio Lopes Vieira. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1982. p.60.

²⁴³ Artur Teodoro Matos. *op. cit.*, p.374.

entre outros.²⁴⁴ Ainda restrito ao ambiente urbano estava o serviço de carros de aluguel.

Segundo Matos:

“Embora se desconheça a data do estabelecimento dos carros de aluguer em Lisboa, o facto de um edital de 8 de novembro de 1766 regular tal prática leva a recuar para a época anterior a sua criação. É na centúria seguinte que vários editais da Câmara Municipal regulamentam o seu trânsito, quer fixando os preços e estipulando as obrigações dos bolieiros, quer demarcando os locais onde era permitido fazer praça ou mesmo impondo sentidos de percurso em determinadas ruas”.²⁴⁵

O número de veículos de aluguel em Lisboa era considerável, se comparado com a quase inexistência nas cidades do norte do país, porém insignificante diante de outros centros urbanos da Europa. Em Lisboa, em 1812, havia 283 veículos; em 1820, 393, e em 1865 eles seriam mais de mil.²⁴⁶ Nessa mesma cidade, em 1834, estabeleceram-se carreiras regulares de carruagens e os omnibus, que possuíam itinerários e horários específicos. Esta nova maneira de circular fez descer consideravelmente o preço do transporte de pessoas dentro do espaço urbano e dali para os arrabaldes.²⁴⁷ No Porto, inaugurou-se os carros americanos em 1872, que circulavam sobre linhas e eram puxados inicialmente por tração animal.²⁴⁸

A circulação entre as cidades, por sua vez, sofreu uma grande transformação com o surgimento da mala-posta, no final do século XVIII. Esse era um serviço regular de transporte através de carruagens que ligava, por exemplo, Lisboa a Coimbra, linha criada em 1788.

As obras que analisei não apresentam informações sobre o perfil dos trabalhadores envolvidos no setor de transporte em Portugal. E, embora os almocreves fossem agentes transportadores de mercadorias e pessoas nesse país desde a Idade Média,²⁴⁹ foram nos centros urbanos que o transporte passou a empregar um número cada vez maior de pessoas, através do serviço de omnibus e de aluguel de carros. No meio rural, o transporte estava integrado ao cotidiano e não constituía uma atividade econômica específica.

²⁴⁴ Cristina Ferreira Gomes. *Eléctricos de Lisboa. Aventuras sobre carris*. Lisboa: Gradiva, 1994. p.13

²⁴⁵ Artur Teodoro Matos. *op. cit.*, p.395.

²⁴⁶ *Idem, Ibidem*, p.397 e Antonio Lopes Vieira *op. cit.*, p.63

²⁴⁷ Artur Teodoro Matos. *op. cit.*, p.400.

²⁴⁸ Guido de Monterey. *op. cit.*, p.233.

²⁴⁹ Matos, p.411.

Diversos veículos presentes no Rio de Janeiro no século XIX eram os mesmos que os imigrantes portugueses conheciam em suas terras. Mesmo aqueles oriundos do campo, conheciam as carroças e carros de bois – principais veículos do meio rural português – e possivelmente as liteiras e redes. Os imigrantes vindos das cidades, ou aqueles que já haviam estado nelas, conheciam as diferentes carruagens, sendo a sege a mais comum, e também o serviço de aluguel de veículos. E mesmo que não tenham trabalhado nesse serviço, é possível que tivessem contato com o esquema de fiscalização e regulamentação implementado pela Polícia e Câmaras Municipais das cidades portuguesas, que não diferiam muito das do Rio de Janeiro.²⁵⁰

3.2 Carregadores na África

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

Em relação à África Central, o sucesso comercial no interior, no caso do *hinterland* de Luanda, estava relacionado, sobretudo, ao controle dos carregadores, dado que os rios do interior não eram navegáveis em grandes distâncias.²⁵¹ A importância dos carregadores no caso de Angola, no entanto, não estava ligada somente ao fato dos rios não serem navegáveis, mas, como mostrou o Almanak Statistico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852, também não eram utilizados animais de carga para o transporte:

“A indústria comercial, que é indubitavelmente de grande importância nestes reinos, cujo tráfego está inteiramente dependente do comércio interno, e este de boas vias de comunicação, e do estabelecimento de feiras em lugares fixos e dias determinados, sem cujo concurso a riqueza produtiva do interior se torna nula para o

²⁵⁰ Em relação a Câmara Municipal de Lisboa, por exemplo, as medidas são muito semelhantes com o caso do Rio de Janeiro. Lá havia a obrigatoriedade de do registro do veículo e pagamento de um tributo, além de uso da placa de identificação, segundo modelo proposto pela Câmara, além do registro dos condutores. *Idem*, *Ibidem*, p.410 e 414

²⁵¹ Jill Dias. *op. cit.*, p. 394.

desenvolvimento da indústria comercial. Já se vê pois que falamos da falta de estradas e de animais próprios conduzirem por elas os gêneros de exportação, e os de consumo do país, aos mercados de Luanda e Benguela.

Quase todos os caminhos por onde tem que transitar os habitantes desta vasta região (falamos dos pretos carregadores) são escabrosos, serros, despenhadeiros, e as vezes matas impenetráveis, cujos pretos suprem aqui a falta de animais de carga, sistema inumano que deve merecer a solicitude do nosso governo, substituindo-os por caravanas de camelos e de bois cavalos.”²⁵²

Roquinaldo A. Ferreira afirmou que a utilização dos carregadores nessa região trazia muito mais vantagem do que o uso dos animais de carga, pois nenhum animal conseguia suplantar a performance humana no transporte. Os carregadores atravessavam qualquer rota do interior, transportando até 35 quilos, até mesmo em condições de clima desfavoráveis.²⁵³

A ausência de animais de carga foi tida também como a principal diferença entre as caravanas da Yorubalândia e as de outras localidades da África Ocidental, como Hausa, Dyula e Diakhanke. Os carregadores ocupavam aqui também o papel central, e isso sugere a possibilidade das caravanas yoruba utilizarem mais carregadores que as outras da região.²⁵⁴

Com relação a África Oriental, pode-se inferir tanto que o uso de animais de carga não era disseminado, pelo menos no século XVIII, quanto que os carregadores eram fundamentais no transporte de cargas em geral. José Maria de Lacerda, nas suas “observações sobre a viagem da Angola à costa de Moçambique”, afirmou que uma das vantagens da sua expedição de reconhecimento foi permitir que os navios da Ásia descarregassem em Moçambique e as fazendas poderiam assim ser transportadas a Benguela e outras terras do sertão, “sem ser preciso dobrar-se o cabo e haver grande demora nessa viagem”.²⁵⁵ Ele propôs que o comércio fosse aumentado e que para o transporte das mercadorias devia-se incentivar a propagação de animais – como camelos, bois, cavalos e até mesmo zebras. Isto mostra que eles não eram tão usuais assim. A utilização de carregadores aparece quando Lacerda expôs que enquanto não houvesse outras procedências, diversos negros deveriam se encarregar neste serviço por seu lucro, “e

²⁵² *Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852*. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, p. 22. *Apud*: Roquinaldo A. Ferreira. *op. cit.*, p. 189.

²⁵³ Roquinaldo A. Ferreira. *op. cit.*, p. 188.

²⁵⁴ Tayin Falola, *op. cit.*, p. 113.

²⁵⁵ José Maria de Lacerda. “Observações sobre a viagem da costa de Angola à costa de Moçambique”. *in*: *Textos para a história da África Austral (século XVIII)*, *op. cit.*, p. 66.

um negro carrega às costas para levar a muitas léguas um fardo de fazenda importante em cento e vinte mil réis, e o faz por pouco preço”.

3.2.1 Caravanas

Na África Central, havia uma estrutura de rotas e práticas desenvolvidas durante séculos do tráfico transatlântico, que ligavam as sociedades africanas da África Central a quase toda extensão do litoral. Jill Dias, no entanto, mostrou particularidades nessa região. Na zona independente do Zaire, por exemplo, “a atividade das firmas européias restringia-se principalmente ao litoral, onde era feito o comércio e a preparação para a exportação dos gêneros trazidos pelas caravanas dos diferentes grupos de intermediários africanos do *hinterland*.”²⁵⁶ Mais ao sul, por sua vez, os negociantes portugueses estabelecidos nas costas de Benguela, Luanda ou do Moçâmedes, enviavam suas próprias caravanas de comércio para as longínquas feiras, *mbanzas* e entrepostos da colônia.

Segundo Jill Dias, as firmas européias estabelecidas na costa tinham raros contatos diretos com as autoridades políticas africanas no interior. Por essa razão, a mediação de grande parte das transações de marfim e escravos com as autoridades africanas era muito dependente dos moradores mestiços, negros e brancos, residentes nos distritos interiores da colônia.²⁵⁷ As casas comerciais portuguesas em Luanda ou em Benguela, após receberem em consignação carregamentos de mercadorias enviados por firmas de Lisboa, organizavam o seu transporte para o interior. Em geral, “os gerentes dessas casas entregavam parte das mercadorias ou *fazendas*, recebidas a caxeiros, que, por sua vez, a faziam chegar até outros agentes ou sócios estabelecidos nos principais entrepostos coloniais do interior da colônia e do *hinterland* – em especial Ambaca, Pungo Andogo, Cassange, Caconda e Bié.”²⁵⁸ Estes agentes organizavam caravanas de comércio ao sertão, distribuindo as *fazendas* a um ou mais aviados, que eram especializados pela procura de escravizados e gêneros de exportação produzidos pelos africanos do interior. Foi justamente dentro dessas caravanas que os carregadores tinham um papel fundamental.

Segundo Jill Dias, a maioria das caravanas dessa região não ultrapassava a média de 50 a 100 pessoas. Embora se tenham exceções como o caso do investidor de Luanda

²⁵⁶ Jill Dias, *op. cit.*, p. 389.

²⁵⁷ *Idem, Ibidem*, p. 390.

²⁵⁸ *Idem, Ibidem*, p. 390.

Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo que, nos princípios da década de 1860, reclamava a contratação de 1000 carregadores.²⁵⁹

No caso da África Ocidental, mais especificamente da Yorubalândia, havia três formas de organização das caravanas. Aquelas patrocinadas pelo Estado, organizadas principalmente para obter munição, e cujos participantes eram em sua maioria soldados. As caravanas de pequena duração, usualmente circunscritas aos mercados da vizinhança, comercializavam itens perecíveis, e outros produtos locais, que eram difíceis de transportar para lugares distantes. As caravanas de longa distância, por sua vez, envolviam três aspectos essenciais na sua preparação: obtenção de bens – a ênfase era naqueles de alto valor ou de alta demanda –, carregadores, e o dinheiro para sustentar a jornada.²⁶⁰

Em relação à África Oriental, os relatos lidos nos informam sobre a organização das caravanas de exploração geográfica. Mas o que tudo indica é que eles aproveitaram uma estrutura de caravanas comerciais existentes anteriormente. Maria Emília Madeira dos Santos afirmou que, embora com uma importância menor, as viagens comerciais de longo curso em Moçambique tinham significados semelhantes às de Angola. Os comerciantes brancos faziam irradiar seus agentes negros a partir de Zumbo, que era do lado oriental o estabelecimento mais avançado. Esses agentes negros eram chamados de mussambazes, e suas funções se assemelhavam as dos pombeiros em Angola. Dessa forma, os sertanejos dessa região possuíam uma grande penetração e conhecimento do interior. Tanto que o Dr. Lacerda e Almeida, ao chegar em Tete em 1798, procurou-os, além de negros do interior, a fim de obter informações para a realização de sua expedição científica.²⁶¹ No entanto, havia uma mudança essencial entre as caravanas comerciais e as científicas dessa região, as últimas eram totalmente patrocinadas pela coroa, que tinha interesses claros em jogo.

3.2.2 Recrutamento

Na África Central, a questão do recrutamento de carregadores foi muito importante para o comércio europeu com os africanos. Os negociantes europeus tinham que recrutar

²⁵⁹ *Idem. Ibidem*, p.397. O nome do investidor é fornecido em outro texto do mesmo autor: Dias, Jill. "Mudanças nos Padrões de Poder no 'Hinterland' de Luanda". Lisboa, Revista Penélope, nº 14, 1994, p. 54 *Apud*: Roquinaldo A. Ferreira, *op. cit.*, p.206.

²⁶⁰ Tayin Falola, *op. cit.*, p.119.

²⁶¹ Maria Emilia Madeira dos Santos. *Viagens de exploração dos portugueses em África*. Lisboa: Centro de estudos de história e cartografia antiga, 1988. pp.168-169

carregadores novos para cada viagem de ida e volta ao interior. Enquanto isso, os moradores afro-portugueses, sobas e outros chefes nos distritos coloniais do *hinterland* dispunham dos seus próprios clientes, parentes, afilhados e escravos para o transporte de mercadoria.²⁶²

Segundo Dias, o negócio de marfim e de cera era muito mais dispendioso do que o tráfico de escravizados. A principal diferença entre esse tráfico e o comércio de produtos, como marfim e cera, estava justamente na questão dos carregadores. Segundo Ferreira, os escravos não dependiam de ninguém para carregá-los e ainda possuíam a vantagem de que podiam transportar outras mercadorias para a costa. Com o “advento do comércio lícito em larga escala, porém, o transporte de carga tornou-se um fator crucial para os negociantes luandenses”.²⁶³

Dessa forma, se o recrutamento dos carregadores já era uma questão importante para o comércio europeu, ganhou ainda mais gravidade na segunda metade do século XIX, com a emergência do comércio “lícito” de matérias-primas e produtos agrícolas africanos. Esse comércio “lícito” demandava justamente o recrutamento de um número cada vez maior de carregadores, não só para levar as mercadorias europeias até as feiras do interior, mas também para transportar os produtos coloniais até a costa.²⁶⁴

Para conseguir os carregadores, os negociantes dependiam dos chefes africanos. A negociação ocorria através dos chefes de distritos e presídios portugueses, e a “cada soba africano que mantinha relações algo que estáveis com os portugueses cabia oferecer uma cota de carregadores para o comércio entre os sertões e a costa”.²⁶⁵ Entretanto, os ambaquistas, negociantes que operavam a partir de Ambaca, obtinham diretamente com os chefes africanos do Songo, ou entre os imbangalas, os carregadores que empregavam.²⁶⁶

Silva Porto, que fez o comércio nos sertões por mais de 30 anos, relatou como era feito o recrutamento dos carregadores:

“O processo é o seguinte: logo que o chefe recebe ordem para dar carregadores, passa portaria a um encarregado para os tirar deste ou daquele soba. Apenas chega (o encarregado), quer logo que o soba lhe ‘passule’, isto é, que lhe dê víveres para o seu

²⁶² Jill Dias, *op. cit.*, p.394.

²⁶³ Roquinaldo A. Ferreira, *op. cit.*, p.188.

²⁶⁴ Jill Dias, *op. cit.*, p. 395.

²⁶⁵ Roquinaldo A. Ferreira, *op. cit.*, p. 206.

²⁶⁶ *Idem, Ibidem*, p.208.

sustento, ao que imediatamente se satisfaz, porque todo aquele povo está convencido de que é por obrigação; e se o soba é dos miseráveis, desampara a casa e foge para o mato, onde se conserva até que aquele dilapidador se retire, gemendo neste caso os respectivos macotes. Depois de três dias mais ou menos, passa o soba, ou macotes, a ordenar aos patrões a apresentação dos carregadores, que sempre se efetua por meio de violência e amarração, e nunca sem faltas; porque, enquanto aparece quem se quer resgatar por dádivas, o número pedido não se preenche, vindo então pela maior parte *camundelles*, que se não sujeitam ao carreto, nem mesmo às leis dos sobas, e que sendo forçados a descalçar os chinelos, para serem dados como carregadores, fogem logo que podem, ou desamparando a carga, ou levando-a.”²⁶⁷

Na passagem acima, é possível perceber o aspecto violento presente no recrutamento. Mas verifica-se também a resistência, questão que comento mais adiante, por parte de alguns sobas, que fogem para o mato para não entregarem os carregadores, e por isso foram chamados de miseráveis. Resistência ainda por parte dos próprios carregadores, que muitas vezes fugiam, desamparando as cargas, ou levando-as consigo.

Porto afirmou ainda que eram isentos de serem recrutados para o carregamento “os parentes dos mais abastados moradores, ainda no mais remoto grão, os dos soldados e meirinhos, os agregados às senzalas dos grandes que os protegem, os devedores de negociantes desta praça, e finalmente a parentalha de qualquer antigo empacasseiro, cujo título ou serviço julgam dever herdar”.²⁶⁸ Por estes motivos o número de carregadores pedidos nunca era dado de uma só vez.

Segundo Adelino Torres, citado por Ferreira, havia dois regimes no transporte de carregadores: o de Benguela e o de Luanda. O de Benguela definia alguns limites para os negociantes, que não podiam dispor de quantos carregadores lhes aproovessem. Os carregadores podiam ainda receber alguma remuneração. O regime de Luanda, por sua vez, era inclemente e permitia aos negociantes disporem indiscriminadamente dos negros para o serviço de carregador.²⁶⁹

Na Yorubalândia, na região da África Ocidental, os carregadores eram recrutados no próprio ambiente doméstico dos traficantes ou a partir de suas relações. Os carregadores eram constituídos de crianças, mulheres e escravos, sendo os últimos os mais usados. Carregadores pagos, no entanto, eram muito incomuns.

²⁶⁷ Relato de Silva Porto publicado no BOGGPA, nº 689, de 11 de dezembro de 1858, p. 9. *Apud*: Roquinaldo A. Ferreira, *op. cit.*, p. 208.

²⁶⁸ *Idem, Ibidem, p.9*

²⁶⁹ Adelino Torres. *O Império Português: entre o Real e o Imaginário*, p. 79. *Apud*: Roquinaldo A. Ferreira, *op. cit.*, p. 207.

Nesta localidade, alguns escravos exerciam o papel de carregador conjuntamente com o de traficante, no caso em que representavam seus senhores. Os traficantes garantiam que os assim alocados seriam mais fáceis de controlar, não aproveitando a oportunidade de fugir ou roubar nenhuma mercadoria. A preferência para ocupar esse papel era dada àqueles que já tivessem participado de outras caravanas e quando algum escravo se comportasse mal no caminho, o traficante tinha a opção de vendê-lo.

Em relação às expedições na África Oriental, Dr. Lacerda e Almeida afirmou que era muito antigo, e ainda estava em prática, o uso de derramas para se conseguir cafres entre pessoas que tinham prazos da coroa. Quando ele mesmo precisou de carregadores, lançou mão dessa estratégia e diz ter feito “com toda a moderação e igualdade conforme a possibilidade de cada um”.²⁷⁰ A população de Tete, no entanto, protestou o número de 10 até 15 cativos exigidos, requerendo que se diminuísse a quantia estipulada.

O número recrutado inicialmente não bastou, devido as fugas consecutivas. A saída encontrada foi conseguir novos carregadores através de acordos com os chefes das povoações que visitava, ou ainda através do pagamento pela execução do serviço. Ele expôs, que após uma das fugas, surgiu um grupo para carregar, mas que esse só iria realizar o serviço se recebesse.²⁷¹

Além de homens envolvidos, havia também mulheres. Ao solicitar cafres a D. Francisca Josefa de Moura, viúva de dois indivíduos que governaram Tete, ele perguntou se poderia, em caso de necessidade, se servir de negras, pois lhe “constava que elas trabalhavam mais do que os mesmos cafres”.²⁷² Dr. Lacerda e Almeida apresentou como justificativa o fato de as negras encontrarem-se na Maxinga, onde havia cargas sem condutores, e que elas eram casadas com os cafres que a própria D. Francisca lhe havia dado para o real serviço. É interessante perceber como a ligação familiar entre esses trabalhadores pode ter sido empregada como meio de conseguir recrutar as mulheres.

²⁷⁰ Francisco José de Lacerda e Almeida. “Instruções e diário da viagem que fez pelo interior de África o governador, que foi, dos rios de Sena, o Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida, em 1798”. in: *Textos para a história da África Austral (século XVIII)*, op. cit, p. 85.

²⁷¹ *Idem, Ibidem*, p. 94.

²⁷² *Idem, Ibidem*, p. 86.

3.2.3 Formas de carregar

Na África Ocidental, mais especificamente na Yorubalândia, as mercadorias eram carregadas na cabeça, principalmente pelos carregadores, já que alguns traficantes chegavam também a carregar. A cabeça era protegida de dores e contusões por um tipo de almofada feita de trapos. O peso carregado por um homem ou por uma mulher era equivalente ao que eles pudessem tolerar entre uma parada para descanso e outra.²⁷³ O cansaço e as dores eram minimizados também por descansarem a cabeça levantando as mercadorias com as mãos por um minuto ou dois. Outras estratégias utilizadas eram trocar uma carga pesada por uma menor, e colocar um carregador em reserva para permitir que todos pudessem aproveitar um breve momento de descanso sem carga.

As imagens referentes a África Central nos fornecessem pistas de como as mercadorias e as pessoas eram carregadas. Três aquarelas de 1747 (figs. 1, 2 e 3 do Anexo de Imagens) retrataram a vida diária dos missionários capuchinhos Bernardino Ignazio e Gaspare da Bassano, que viveram numa província do reino do Kongo entre 1743 e 1747. Nelas, as mercadorias eram transportadas na cabeça e se vê também uma rede amarrada pelas pontas em uma vara, na qual os missionários eram transportados.

A rede aparece também em outras imagens como meio de transporte de pessoas, e nesse caso de não europeus. Na imagem de Louis de Grandpré, que esteve na costa ocidental da África entre 1786 e 1787, foi representado um homem carregado numa rede, suspensa da mesma forma que nas figs. 1, 2, 3 e 5. A diferença está em que na sua imagem ele foi carregado por quatro, e não dois negros como nas outras. O autor afirmou que negros congolezes viajavam a pé se eles não eram ricos ou não podiam pagar o transporte por rede, como sua imagem ilustra. A partir dessa colocação, é possível supor que o homem representado em sua imagem era um congolês abastado.

Além das redes foram retratadas outras formas de carregar, que aparecem em imagens de Dapper, feitas no século XVII no Kongo. A fig. 5 mostra uma rede sendo carregado por dois homens no plano de fundo. No primeiro plano, tem-se um homem carregado por dois outros numa espécie de cadeira presa a uma vara. A fig. 6 mostra um homem sendo carregado num palanquim por outros quatro. Segundo o autor, quando

²⁷³ Tayin Falola, *op. cit.*, p.126.

abastados congolezes queriam viajar, eles eram carregados em liteiras por seus escravos. Dapper afirmou ainda que “quando eles querem se mover mais rapidamente, eles levam um número de escravos e alguns carregam a liteira enquanto outros descansam. Aqueles que não têm meios de sustentar tantos escravos, encontra carregadores par alugar”.²⁷⁴ Eu não encontrei referências as liteiras ilustradas por ele nas imagens referentes aos séculos XVIII ou XIX.

Sobre as expedições da África Oriental, tem-se apenas a informação que o Dr. Lacerda e Almeida fornece de que era transportado por escravos num pequeno palanquim.²⁷⁵

3.2.4 Conflitos e negociações

O recrutamento dos carregadores, na maioria das vezes, era feito à força, como visto anteriormente. Porém, é possível perceber também que os habitantes das diferentes regiões resistiram e reagiram, além de terem negociado o próprio ritmo da caravana, a distância a ser caminhada e o pagamento, quando possível.

Em relação a África Central, Dias afirmou que “a população africana de Ambaca e dos outros concelhos a norte do Cuanza encarava o serviço de carregador com a maior repugnância, devido aos abusos de longa data praticados pelos agentes europeus do comércio externo”.²⁷⁶ Esses abusos se intensificaram, a partir da década de 1830, devido à insuficiência de mão-de-obra masculina disponível para responder ao maior volume de carregadores exigido pelas firmas de Luanda. Os abusos incluíam seqüestros violentos e intimidações físicas, como no caso de alguns “castigos correccionais” aplicados, que incluíam “surras” e acorrentamentos para evitar fugas.²⁷⁷

Segundo Dias, as vítimas destes maus tratos respondiam através de fugas, roubos e atos de violência. Analisando os outros textos, encontra-se certamente as formas de reação referenciadas por este autor, mas elas não eram as únicas. Ao tomar os carregadores como sujeitos ativos, mesmo subjugados, é possível vê-los negociando e resistindo dentro do cotidiano das caravanas.

²⁷⁴ D. O. Dapper, *Description de l'Afrique . . . Traduite du Flamand*. Amsterdam, 1686; 1ª ed., 1668. p. 348. Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>. A tradução para o português foi feita por mim.

²⁷⁵ Francisco José de Lacerda e Almeida. *op. cit.*, p. 97.

²⁷⁶ Jill Dias, *op. cit.*, p. 396.

²⁷⁷ *Idem, Ibidem*, p. 396 e 397.

Apesar de haver em Luanda uma legislação colonial, que remontava de meados do século XVII, que impunha salários aos carregadores fornecidos aos comerciantes pelos capitães-mores dos presídios, raramente essa medida era implementada na prática, tendo os carregadores que trabalhar sem qualquer remuneração e sendo, muitas vezes, obrigados a transportar cargas pesadas durante longos períodos.²⁷⁸ Em contrapartida, os africanos resistiram a isso, como no caso dos Songos, que mostravam grande relutância em levar mercadorias de Malange até Cassange, “devido à falta de pagamento por parte dos recrutadores europeus”.²⁷⁹

Antes das regulações dos anos cinquenta, que proibiram o trabalho forçado dos carregadores, o número desses trabalhadores recrutados entre os africanos era quase indiscriminado. Uma das preocupações das autoridades metropolitanas se voltava para uma das conseqüências do serviço forçado dos carregadores: a diminuição da população de Angola.²⁸⁰ Alfredo Margarido, citado por Ferreira, possibilita ver o papel dos africanos nessas medidas restritivas ao trabalho forçado dos carregadores, na medida em que estas estavam relacionadas ao empenho em deter a fuga de vários africanos de suas aldeias para não serem recrutados para esse serviço.

Ferreira indicou ainda que os africanos tinham conhecimento dessas leis e afirmou que a primeira legislação que proibia o trabalho forçado dos carregadores, divulgada por Portugal em 1839, foi conhecida no interior. Por esta razão, “quando tentou conseguir carregadores, o chefe do Golungo-Alto foi apedrejado pelos africanos”.²⁸¹

Na metade do século XIX, ocorreu na região de Luanda um aumento nos preços do carroto, assim como queda do número de carregadores. Segundo Ferreira, em novembro de 1857, “eram 14.037 carregadores que passaram pelo Golungo Alto”, grande parte deles se dirigindo a Luanda. Em julho de 1858, no entanto, este número caiu para apenas 1.340.²⁸²

Ferreira expôs que a questão da escassez de carregadores pode ser explicada, pelo menos em parte, pela resistência dos africanos. Resistência essa, que não era só por parte dos carregadores, mas também dos próprios chefes africanos. Pois perder “súditos, clientes

²⁷⁸ *Idem, Ibidem*, p. 396.

²⁷⁹ *Idem, Ibidem*, p. 398.

²⁸⁰ Roquinaldo A. Ferreira, *p. cit*, p. 206.

²⁸¹ *Idem, Ibidem*, p. 207.

²⁸² *Idem, Ibidem*, p. 211.

e escravos tinha uma conseqüência para os chefes: perder poder político”.²⁸³ Um outro interesse em jogo era manter força de trabalho nos próprios sobados, diante da ascensão das culturas de café e de óleo de palma. Por outro lado, eles preferiam formar as próprias caravanas para fazer comércio com a costa a ter que ceder carregadores para os comerciantes de Luanda.

Embora a maioria dos chefes africanos tenha resistido ao fornecimento de carregadores, Ferreira afirmou que existem evidências de “que alguns deles não deixaram de auferir vantagens a partir da vigência do regime de carregadores”.²⁸⁴ Ora recebiam pagamentos de seus súditos em troca da promessa de não os tornarem carregadores; ora alguns dos chefes africanos aproveitavam o regime para retirar outros chefes que lhes eram hostis. Estes “chefes rebeldes eram então oferecidos como carregadores pelos chefes hegemônicos”.²⁸⁵ Segundo Ferreira, esta foi a razão para que alguns chefes africanos protestassem contra a abolição do trabalho forçado dos carregadores, em 1856.

Os relatos das expedições na África Oriental também permitem ver os carregadores resistindo. A fuga foi, com certeza, a maneira mais recorrente, embora não a única. Dr. Lacerda e Almeida deixou transparecer em seus escritos que o maior motivo de sua preocupação era causado pela ação dos carregadores, como no dia em que expôs que: “toda a noite não dormi, pensando ou temendo a fuga de cafres; e com efeito fugiram 34”.²⁸⁶

Os carregadores aparecem também determinando o ritmo que queriam para a caminhada. Dr. Lacerda e Almeida reclamou diversas vezes do ritmo vagaroso que eles iam. Em outro momento, afirmou que quando estava a esperar parte do grupo que se atrasara, foi informado por um tenente que eles tinham ficado num recanto distante, “não querendo adiantar-se nem recolher ceder às instâncias dos oficiais e soldados que os acompanhavam, vendo-se obrigados a ceder e calar porque os cafres já tinham pegado nos arcos e nas frechas, armas que jamais largam de si, por mais carregados que estejam”.²⁸⁷

É possível verificar, portanto, que havia uma organização entre os próprios carregadores e que muitas vezes eles agiam coletivamente determinando o ritmo da marcha, negociando o preço a ser pago pelo transporte – como visto anteriormente –, ou decidindo o

²⁸³ *Idem, Ibidem*, p. 212-213.

²⁸⁴ *Idem, Ibidem*, p. 208.

²⁸⁵ *Idem, Ibidem*, p. 208.

²⁸⁶ Francisco José de Lacerda e Almeida. *op. cit.*, p. 89.

²⁸⁷ *Idem, Ibidem*, p. 92.

lugar em que iam parar. No dia 17, Dr. Lacerda e Almeida afirmou que “todos os cafres se juntaram e disseram que neste dia queriam ficar nessa povoação”.²⁸⁸

Através da bibliografia e iconografia utilizada, apresentei alguns dados, que, embora ainda sejam escassos e fragmentados, permitem verificar que os carregadores tinham um papel crucial no transporte de mercadorias dentro das caravanas. Eles aparecem negociando o preço do transporte – quando não eram recrutados à força ou se tratavam de escravos –, reagindo aos maus tratos e impondo seu ritmo a caminhada. Os africanos que vieram para cá, provavelmente conheciam, ou até mesmo participaram, do transporte de mercadorias, ainda mais porque aqueles que eram capturados como cativos vinham para o litoral carregando alguma mercadoria.

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

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

Provavelmente os carregadores do Rio também faziam uso de experiências em suas terras de origem quando negociavam os preços das tarefas a serem realizadas, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, ou a compartilharem uma visão do que era o serviço justo. Ou ainda mesmo quando se reuniam para comprar a liberdade.

Como comentei no primeiro capítulo, diversas fontes indicaram que os carregadores de nação mina se organizavam uma caixa de resgate para o pagamento da alforria e envio

²⁸⁸ *Idem, Ibidem*, p. 95.

de alguns às terras africanas. Essas caixas de poupança também existiam na região da África Ocidental, de onde vinham os escravos chamados minas no Rio de Janeiro.

Essas são apenas algumas indicações de possíveis relações entre a experiência dos carregadores negros no Rio de Janeiro e as vivenciadas por eles nas terras africanas. Não quero com isso, buscar correlações diretas, pois, como alertou Mariza Soares, “o historiador das Américas está lidando com indivíduos e segmentos de grupos africanos que encontraram na reorganização étnica uma alternativa para enfrentar o cativeiro”.²⁸⁹ É necessário, portanto, estar atento para o fato de que as configurações das identidades étnicas estão atreladas a fatores como o contexto político, a localidade, entre outros.

Na próxima parte abordo a música, que foi um outro aspecto em que se pode perceber a relação entre o processo de trabalho dos carregadores no Rio e a experiência de outros trabalhadores negros não só na África, mas em outras partes do Mundo Atlântico.

3.3 Música de trabalho

As discussões sobre a música de trabalho dos negros também giram em torno da questão da continuidade ou ruptura de padrões culturais entre a África e as Américas. Entre as obras que consultei, o único autor que não tratou dessa questão foi Alain Locke. Uma das razões deve estar em que na época da produção do livro, a primeira edição data de 1936, essa questão não estivesse posta. Este autor afirmou que as músicas de trabalho eram compostas de várias pequenas linhas repetidas com pausas intervindo na batida de um martelo ou de uma picareta e era geralmente cantada por um grupo. E, apesar das canções sulinas mais antigas fossem músicas de grupo e composições coletivas, em que uma pessoa liderava o canto, o corpo da canção era moldado em coros improvisados.²⁹⁰

Miles Mark Fisher, por sua vez, iniciou seu livro sobre as canções dos escravos negros nos Estados Unidos, datado de 1953, mostrando a forma e a função da música para as populações que viviam na África.²⁹¹ Segundo ele, “quando os negros africanos foram trazidos para a América eles carregaram consigo a sua música rítmica corporal, voz e

²⁸⁹ Mariza de Carvalho Soares. “O Império de Santo Eslebão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII”. *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2002, p. 59.

²⁹⁰ Alain Locke. *The Negro and his music*. New Hampshire: Ayer Company, 1988. p.30.

²⁹¹ Apesar de trazer alguns exemplos específicos, o autor tratou os africanos de forma generalizada, o que está de certa forma em consonância com o seu objetivo de mostrar não só o que havia de comum entre os que viviam na África e também entre eles e os que foram transportados para as Américas.

instrumentos. Eles possuíam músicas fixas para todas as situações da vida e tinham habilidade para criar outras improvisadas”.²⁹² As canções dos escravos foram vistas assim como possuindo os mesmos significados das músicas para os africanos, sendo eles: valorizar acontecimentos contemporâneos, preservar as histórias do passado, promover a religião e comentar eventos da vida cotidiana. A música de trabalho, segundo Fisher, condenava tanto os feitores quanto a condição de vida dos escravos no período antes da Guerra Civil, além de fazer com que o trabalho passasse mais rápido.

Lazarus E. N. Ekwueme, em artigo de 1974, deixou clara a sua posição já no título do trabalho “Retenções musicais africanas no Novo Mundo”. O autor buscou, então, semelhanças entre as músicas na África e nas Américas e afirmou, por exemplo, que uma dona de casa negra na Louisiana canta para seu bebê não muito diferentemente do jeito de uma mãe jamaicana ou ainda de uma mulher Ewe no Gana.²⁹³ Apesar da aculturação das pessoas negras no Novo Mundo, eles continuaram a tradição de empregar música na sua vida social e comunal, assim como persistiram certos elementos da melodia africana. Segundo o autor, a música ocupava um papel central nos trabalhos realizados em grupo, não só por que funcionava como uma distração para o fardo do serviço, mas também por que servia para coordenar a energia do time de trabalho, cuja ação estava atrelada ao ritmo da música.

Lawrence Levine analisou as músicas de trabalho cantadas pelos negros norte-americanos no período pós-abolição, músicas essas que se tornaram mais seculares do que religiosas. Segundo Levine, após a escravidão os negros estavam mais sujeitos do que antes as influências musicais de todos os tipos. No final do século XIX e começo do século XX, brancos e negros do Sul dos Estados Unidos partilhavam um repertório de músicas populares. Apesar desse contato, a música afro-americana permanecia distinta. Em parte por que as músicas brancas que ouviam já tinham sido influenciadas pelos estilos musicais negros. Outro fator da distinção foi também a capacidade dos negros de colocar em sua própria estética e necessidades sociais as músicas que pegavam emprestado. O ecletismo da música negra secular, segundo Levine, foi composto não somente da mistura de elementos

²⁹² Miles Mark Fisher. *Negro slave songs in the United States*. New York: Carol Publishing Group, 1990. p.10

²⁹³ Lazarus E. N. Ekwueme. “African-Music retentions in the New World”. *The black perspective in Music*, vol.2,n.2 1974. p.128

brancos e negros, mas também da combinação de vários estilos comuns a cultura afro-americana.²⁹⁴ O autor mostrou assim uma visão da música negra mais matizada que os outros citados acima, ao propor de que ela não foi formada unicamente a partir de elementos africanos.

Levine propôs que a música, desde o tempo da escravidão até o século XX, era tão valiosa na vida dos trabalhadores que o papel do cantor líder assumia grande importância no progresso da atividade executada.²⁹⁵ Cantando, eles aliviavam as tensões, faziam o tempo passar mais rápido; e se não se não mudavam as condições externas sob as quais trabalhavam, pelo menos sentiam auxílio para sobreviver, tanto psicologicamente quanto fisicamente, a essas condições.

Tanto na forma quanto na função, a música de trabalho era um instrumento comunitário. Ela permitia aos trabalhadores harmonizar seus movimentos físicos e necessidades psíquicas com aqueles dos outros trabalhadores, e possibilitava ainda importantes meios de comunicação e expressão. A música permitiu inclusive afetar substancialmente o significado da própria experiência do trabalho. Citando Bruce Jackson, Levine expôs que ao incorporar trabalho com música, os trabalhadores negros resignificaram como sua uma atividade que eram forçados executar.

Em relação ao Brasil, além dos viajantes que dedicaram algumas linhas sobre o assunto, folcloristas reuniram músicas utilizadas nos trabalhos dos carregadores. Augusto Pereira da Costa, em obra publicada em 1907, citou algumas cantilenas de carregadores de pianos de Recife, como:

“Minha mãe me deu
Com machucadô,
Quebrou-me a cabeça,
Mas não me matou.

Água de beber,
Ferro de engomar,
Minha mãe me deu
Foi pra me matar.”²⁹⁶

E citou ainda uma coligida por Silvio Romero:

²⁹⁴ Lawrence W. Levine. *Black culture and black consciousness*. New York: Oxford University Press, 1978. pp.195-6-7.

²⁹⁵ *Idem, Ibidem*, p.208

²⁹⁶ Augusto Pereira da Costa. “Folk-Lore Pernambucano”; Revista do IHGB, 1907; Tomo L; Parte I. p.239.

“Bota a mão
 No argolão;
 Sinhazinha
 Vai tocar;
 Afinador
 Vem afinar,
 Sinhazinha
 Vai pagar”.²⁹⁷

Manuel Querino, em *A raça africana e os seus costumes na Bahia*, afirmou que os trabalhadores ao ganho de Salvador, cuja função de carregar era uma das principais, estavam organizados em diversos pontos da cidades. Esses pontos eram chamados de *cantos*, e eram dirigidos por um chefe a que apelidavam de capitão. Ao relatar a cerimônia de aclamação de um novo capitão de um *canto* do bairro comercial, Quirino expõe que todo “o *canto* desfilava em direção ao bairro das Pedreiras, entoando os carregadores monótona cantinela, em dialeto ou patuá africano”.²⁹⁸

Guilherme Santos Neves inicia seu artigo "Velhos e perdidos cantos de trabalho", publicado em 1966, com a afirmação um tanto saudosista de que “as cidades de hoje não mais apresentam o curioso espetáculo de outrora, quando às vezes percorriam as ruas os negros carregadores de pianos”.²⁹⁹ Este autor citou os relatos de viajantes em relação ao Rio de Janeiro, mas também faz menção a obra de Gilberto Freire, *Casa Grande & Senzala*. Freire referindo-se aos cantos de trabalho dos negros, pois estes "trabalharam sempre cantando" e "enchendo de alegria africana a vida brasileira", afirmou que "os pianos não se carregavam outrora sem que os negros cantassem:

“É o piano de yoyô,
 é o piano de yayá...”³⁰⁰

Os textos acima fazem mais um possível inventário das canções entoadas pelos carregadores em algumas partes do Brasil do que propriamente uma tentativa de análise das funções dessas músicas nas experiências desses trabalhadores. Quem caminhou nessa direção foi o historiador João José Reis, em artigo já citado anteriormente. Reis, baseado em viajantes e memorialistas, afirmou que os carregadores de Salvador no século XIX

²⁹⁷ *Idem, Ibidem*, p.240.

²⁹⁸ Manuel Querino. *A raça africana e os seus costumes na Bahia*. Site: <http://jangadabrasil.com.br/fevereiro/of60200c.htm>

²⁹⁹ Guilherme Santos Neves. "Velhos e perdidos cantos de trabalho". *A Gazeta*. Vitória, 01 de maio de 1966, suplemento literário, p.6. Site: <http://jangadabrasil.com.br/revista/fevereiro63/of63002b.asp>

³⁰⁰ *Idem, Ibidem*.

entoavam canções cantadas na língua da África. A música que “animava aqueles corpos podia ajudar a aliviar o peso sobre os ombros, mas sobretudo aliviava o espírito, permitindo aos africanos persistir, afirmar sua humanidade, não desesperar”.³⁰¹ A música contribuía assim para assegurar alguma “estrutura de integridade comunitária” e também seria um instrumento de denúncia da escravidão. Reis considera que não seria surpresa que “além de canções africanas de trabalho, os ganhadores inventassem letras de crítica da escravidão e escárnio dos brancos”.³⁰²

A música, segundo Reis, estava associada diretamente ao processo de trabalho. As cantilenas que davam o ritmo ao trabalho eram puxadas pelos capitães de *canto*. *Canto* aqui no sentido da organização formada pelos próprios ganhadores de Salvador. Este autor afirmou que falta informação de como os capitães eram escolhidos, mas propôs como o modelo original dessa liderança poderia estar ligado a diversas tradições africanas. Além de conduzirem as músicas, os capitães de *canto* tinham ainda as seguintes funções “contratar serviços com clientes, designar tarefas, receber e dividir a fêria, mediar conflitos porventura surgidos entre os ganhadores”.³⁰³

As funções descritas acima para os capitães de *canto* de Salvador, inclusive a de puxar a música, não eram muito diferentes das descritas para os capatazes entre os carregadores do Rio de Janeiro no século XIX.³⁰⁴ A figura desse líder na organização do trabalho se assemelhou ainda com a relatada por Pereira da Costa para os condutores de mercadorias em Recife. Segundo ele, os carregadores “formavam-se em grupos a que chamavam de companhias, dirigidas por um mestre ou capataz; que distribuía o serviço e pagava o salário aos sábados”.³⁰⁵

É possível perceber, portanto, que havia pontos comuns na organização do trabalho dos carregadores negros em algumas partes do Brasil, como a figura do chefe do grupo e também a presença predominante da música associada à execução da atividade. Mas, afinal,

³⁰¹ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *op. cit.*, p.12.

³⁰² *Idem, Ibidem*, p.12.

³⁰³ *Idem, Ibidem*, p.14.

³⁰⁴ Entre as fontes que analisei para o Rio de Janeiro, não encontrei o termo “capitão”, mas sim “capataz”, que se referia ao chefe escolhido entre os próprios carregadores, e também o termo “feitor”, que designava o fiscal encarregado pelo comerciante que contratasse o serviço dos carregadores para acompanhar o transporte das mercadorias, a fim de vigiar e controlar o trabalho.

³⁰⁵ Augusto Pereira da Costa. “Folk-Lore Pernambucano”, *op. cit.*, p.237.

o que havia de específico e também de comum entre os cantos entoados pelos carregadores negros do Rio de Janeiro e a música de trabalho dos africanos no Mundo Atlântico?

A música estava fortemente associada ao trabalho de quase todos os tipos de carregadores do Rio na primeira metade do século XIX. O francês F. Biard, que esteve no Brasil em 1858, afirmou ter ouvido um grupo de carregadores que transportava uma mudança. À frente desse grupo, “um deles fazendo de chefe de orquestra, empunhava uma cabaça cheia de pedrinhas; com esse instrumento, o negro marcava, alegremente, o compasso”.³⁰⁶ Daniel Kidder, que andou no país entre 1837 e 1838, afirmou ter ouvido carregadores de café das ruas do Rio andarem na marcação de “alguma canção selvagem de suas pátrias distantes”.³⁰⁷

A avaliação dos viajantes sobre essas músicas, no entanto, era um tanto diversa. Alguns viam-nas como uma demonstração de tristeza e melancolia por parte dos escravizados, outros como sinal da alegria, outros ainda as consideravam como perturbadoras de estrangeiros pacatos. Um consenso entre eles, no entanto, é que o capataz puxava o canto e utilizava uma matraca que servia não só para marcar o compasso como para abrir caminho. Segundo Luccock,

*“A fim de imprimir ritmo aos seus esforços e, principalmente uniformidade no passo, esse [o capataz] entoa sempre alguma cantiga africana, curta e simples, ao cabo do qual o grupo todo responde em alto coro.”*³⁰⁸

Na passagem acima pode-se perceber vários elementos comuns com os cantos de trabalho de outros espaços do Mundo Atlântico. O primeiro deles é a figura do puxador de canto. Levine expôs que os cantores líderes tinham papel fundamental no ritmo do trabalho, no fornecimento de instruções e na produção de divertimentos. A importância desses líderes para o desenvolvimento das atividades era percebida até pelos contratadores e o autor cita um caso relatado pelo *Baltimore Sun*, em 1903, em que um chefe branco de uma ferrovia em Maryland cometeu o erro de dispensar um trabalhador que parecia estar cantando mais do que trabalhando. Os outros empregados negros tornaram-se displicentes e passaram a reclamar a volta do cantor, e quando tiveram o pedido atendido, passaram a trabalhar com

³⁰⁶ F. Biard. *Deux annés au Brésil*. Paris, 1862. p.80.

³⁰⁷ Kidder, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. São Paulo: Livraria Martins, 1940. p.47

³⁰⁸ John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p.74.

energia renovada.³⁰⁹ Miles Mark Fisher afirmou que nos tempos da escravidão cantores eram pagos para fazer o trabalho aumentar nas plantações do Sul ao induzir os escravos a cantar. Esses “cantores chefes” tinham várias designações e geralmente eram mulheres.³¹⁰

O segundo elemento é a forte relação entre o canto e o ritmo do trabalho. Luccock expôs que a música era fundamental não só para imprimir ritmo como também para dar uniformidade aos passos dos ganhadores. Segundo Henry Chamberlain, que esteve no Rio de Janeiro em 1819, “a fim de manter a regularidade do passo, tão necessária para produzir uniformidade de esforço, o capataz canta umas palavras africanas às quais todos respondem em coro. E assim, cantando e marchando juntos, executam o trabalho contratado”.³¹¹ Ekwueme analisando tanto as músicas de trabalho nas Américas quanto as da África, afirmou que elas eram essenciais num trabalho realizado em grupo, e tinham justamente a função de coordenar a energia do time de trabalhadores, cuja a ação estava diretamente ligada com o ritmo da música.³¹²

O terceiro elemento comum entre as músicas entoadas pelos transportadores do Rio e as dos trabalhadores negros no Mundo Atlântico é a questão da forma. Luccock afirmou que o capataz entoava uma cantiga africana, curta e simples, que era respondida pelo grupo. Chamberlain fez observação semelhante na passagem acima, ao informar também que o capataz entoava algumas palavras que eram respondidas em coro. A forma “chamada e resposta” foi descrita por Ekwueme como sendo africana e tendo sido transplantada para as Américas. Ela consistia justamente em que um solista, ou um pequeno grupo, tomava a liderança e o resto do grupo, ou o coro, respondia cantando ou tocando a mesma melodia, ou uma melodia diferente numa velocidade correspondente.³¹³ Levine, por sua vez, expôs que as músicas de trabalho dos negros americanos poderiam ser cantadas tanto na forma chamada e resposta, em que os trabalhadores respondiam ao líder com palavras suas, como também por canções em que havia só chamadas e não respostas.³¹⁴

³⁰⁹ Lawrence W. Levine. *Black culture and black consciousness, op. cit.*, p.210.

³¹⁰ Miles Mark Fisher. *Negro slave songs in the United States, op. cit.*, p.21

³¹¹ Henry Chamberlain. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820, segundo desenhos feitos pelo Tenente Chamberlain R. A.* São Paulo: Kosmos, 1943. p.165.

³¹² Lazarus E. N. Ekwueme. “African-Music retentions in the New World”, *op. cit.*,p.129.

³¹³ *Idem, Ibidem*,p.136.

³¹⁴ Lawrence W. Levine. *Black culture and black consciousness, op. cit.*,p.209.

Outro ponto comum é de que a música era importante não só para imprimir o passo da atividade, mas também para fazer com que o tempo passasse mais rápido e aliviasse a alma dos trabalhadores negros. Luccock afirmou que:

“Prosseguem nesse canto enquanto dura o trabalho, parecendo que com isso aliviam a carga e alegram seus ânimos. Tinha por vezes a impressão de que essa gente não era insensível ao prazer das recordações, assim avivadas, de um lar que haviam perdido e que jamais tornariam a ver”.³¹⁵

Essa passagem aponta que os significados dessas músicas provavelmente extrapolavam a função de organizar o trabalho. Luccock levantou a possibilidade de elas serem uma forma de reavivar as lembranças de suas terras natais, e com isso aliviar a carga e alegrar os ânimos. Levine expôs, em relação aos trabalhadores negros dos Estados Unidos, justamente que a música aliviava as tensões e fazia o tempo passar mais rápido. Reis, por sua vez, apontou que a música servia para os ganhadores de Salvador como um alento para a alma, uma forma de afirmar a sua humanidade e não desesperar.³¹⁶

Jean Baptiste Debret, presente no país entre 1816 e 1831, afirmou que entre os carregadores de café havia “um capataz entusiasta, capaz de animar os homens com suas canções improvisadas”.³¹⁷ A improvisação foi vista por Levine como um traço marcante das músicas de trabalho norte-americanas. Utilizando uma estrutura familiar e provavelmente melodias também conhecidas, os trabalhadores negros permitiam a si próprios um amplo escopo para improvisarem novas palavras que tinham a ver com o seu redor.³¹⁸

A característica da improvisação permitiu, portanto, que os negros cantassem elementos próprios de seu cotidiano. Dessa forma, nas letras das músicas é possível encontrar o que havia de específico nas canções dos carregadores negros. A única letra a que tive acesso referente ao Rio de Janeiro, no entanto, foi a registrada pelo memorialista Luís Edmundo e diz respeito a uma marcha entoada por alguns carregadores de cangalhas:

³¹⁵ John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p.74.

³¹⁶ Lawrence W. Levine. *Black culture and black consciousness, op. cit.*, p.12.

³¹⁷ Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978, vol.1., p.237

³¹⁸ Lawrence W. Levine. *Black culture and black consciousness, op. cit.*, p.206

“Maria, rabula, auê
Calunga, auê.”³¹⁹

Embora não tenha conseguido apreender o sentido desta letra, me chamou atenção a palavra “calunga”. Slenes afirmou que a predominância de escravos vindos da África Central favoreceu a formação de uma identidade étnica bantu no Brasil do século XIX. A palavra *kalunga* fazia parte justamente do complexo lingüístico bantu e significava a linha divisória, ou “a ‘superfície’, que separava o mundo dos vivos daqueles dos mortos”.³²⁰ Não vem ao caso neste momento discutir quais eram as diferentes acepções que a palavra poderia ter para os diversos povos bantu, ou até mesmo qual poderia ser o sentido dela na música acima. O que importa é que ela demonstra a presença de uma palavra africana, e mais ainda, bantu, numa possível música entoada pelos carregadores no Rio de Janeiro.

O fato de ter encontrado uma palavra bantu na única letra de uma música entoada pelos carregadores do Rio de Janeiro no século XIX vai de encontro aos dados que apresentei nesta dissertação e que apontam justamente para uma maioria proveniente do Centro-Oeste Africano entre os ganhadores negros. Esse elemento significou, portanto, uma das especificidades dos carregadores do Rio em relação aos trabalhadores negros de outras regiões do Mundo Atlântico. Enquanto a maioria dos escravos trazidos para o Centro-Sul do Brasil, durante a primeira metade do século XIX, era do Centro-Oeste Africano, em Salvador nesse mesmo período, por exemplo, era de maioria nagô. Por isso, embora os carregadores das duas cidades cantassem enquanto trabalhavam, o canto entoado com certeza não era o mesmo.

Ao pensar que a música foi um dos elementos utilizados pelos africanos para reconstruírem suas identidades no Novo Mundo, é possível ver que os grupos de procedência os quais pertenciam tiveram com certeza um papel fundamental, mas não único. Seguindo as proposições de Fredrik Barth, acredito que as identidades étnicas devem ser analisadas pelo aspecto relacional, isto é, torna-se necessário verificar dentro de um contexto histórico específico como os grupos se autodefiniam e eram definidos por outros,

³¹⁹ Luís Edmundo. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis (1763-1808)*. Brasília: Senado Federal, 2000. p.45

³²⁰ Robert W. Slenes, Robert W. Slenes, “‘Malungu, nagoma vem!’: África coberta e descoberta no Brasil”, *Revista USP*, nº 12, dez/fev 1991-1992. p.53.

e como as fronteiras estabelecidas entre eles implicavam em conflitos.³²¹ As configurações étnicas estiveram, portanto, em permanente processo de transformação, e diferiam de acordo com o tempo, lugar e situação. Sendo assim, se o passado africano foi um elemento presente nas músicas cantadas pelos trabalhadores negros, ele passou a ser reinscrito de acordo com os contextos históricos específicos, que poderiam ser diferentes num mesmo lugar ao longo do tempo, mudando assim a própria natureza do que era cantado.

Podem-se perceber semelhanças no Mundo Atlântico no fato de que os negros entoavam músicas durante o processo de trabalho. Essas músicas faziam parte do processo em si, seja dando-lhe ritmo ou fazendo com que ele passasse mais rápido. As semelhanças também estavam presentes na forma com eles cantavam essas canções, a “chamada e resposta”, além de eles empregarem constantemente a improvisação.

Viu-se que alguns autores interpretaram essas semelhanças como tendo unicamente uma matriz africana, e sendo essa matriz a raiz das identidades criadas pelos africanos nas Américas, e pelas quais eles estariam atrelados por uma cadeia inquebrável. Creio, no entanto, que a constatação dessas similitudes deve ser o ponto de partida e não o de chegada. O que essas músicas poderiam significar de acordo com o contexto específico dos grupos que a entoavam? Como os trabalhadores utilizaram esses elementos comuns para cantar elementos próprios de sua realidade? Acredito que a tradição cultural que os africanos trouxeram não deve ser vista de forma essencializada e concordo com Stuart Hall que a questão não é o que a tradição faz da gente, mas o que a gente faz da tradição.³²² O próximo passo dos estudos dedicados a música de trabalho dos negros deve ser, portanto, averiguar não só o que há de comum entre as canções do Mundo Atlântico, mas também o que há de diferente, de específico, além de buscar quais outras influências receberam além da africana.

Neste capítulo analisei a música como uma forma que os africanos utilizaram para reinscreverem seus conhecimentos, sob o julgo da escravidão, no processo de trabalho do transporte no Rio de Janeiro no século XIX. Busquei as possíveis conexões entre os cantos

³²¹ Fredrik Barth. “Grupos étnicos e suas fronteiras” in: Philippe Poutignat e Jocelyne Sreiff-Fenart. *Teorias da etnicidade*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998. O trabalho de Barth é citado com um *turn point* nas análises antropológicas sobre grupos étnicos. Cf. Siân Jones. *The archeology of ethnicity. Constructing identities in the past*. London: Routledge. p.60.

³²² Stuart Hall, *op. cit.*, p.44.

entoados pelos carregadores do Rio e os de outros trabalhadores negros no Mundo Atlântico

Viu-se também, em linhas gerais, como se dava o transporte terrestre de pessoas e mercadorias em Portugal e nas principais regiões da África exportadora de escravizados para o Brasil. Em Portugal, a utilização de animais para o transporte foi generalizada, e também muito difundidos foram os veículos – carros de bois e carroças no campo e carruagens nas cidades. Nos espaços urbanos encontravam-se, inclusive, serviços de omnibus e de aluguel de veículos, que eram fiscalizados e regulamentados pelas Câmaras Municipais e pela Polícia.

Nas três regiões da África analisadas, os animais praticamente não eram utilizados no transporte, sendo as distâncias percorridas principalmente a pé e as mercadorias transportadas pelos carregadores. Os carregadores tinham uma importância crucial no comércio dessas regiões, e o recrutamento deles tornou-se uma preocupação para os comerciantes europeus que atuavam nessas localidades. Havia também redes e palanquis, que eram transportadas por homens, e cujo uso parece ter sido bem restrito. Chama a atenção de que redes e palanquis eram encontrados também em Portugal e no Rio de Janeiro.

Mary Karasch afirmou que “os senhores aproveitaram a tradição do ofício de carregador na África e os extraordinários poderes de resistência que certos africanos desenvolviam”.³²³ Ela baseou essa informação no relato de Joachim John Monteiro, que teria viajado, em Angola, em rede com pouca bagagem, por uma distância de cerca de 200km, em apenas quatro dias com oito carregadores que, sem mostrar cansaço, dançaram várias noites.

O aproveitamento no Rio de Janeiro da tradição africana de utilizar carregadores cativos parece bem claro a partir das evidências de que eles eram numerosos na cidade.³²⁴ Poderia se pensar que seu uso disseminado se deu por que até a metade do século XIX eram poucos os veículos e animais de montaria. Por outro lado, os senhores teriam se oposto à

³²³ Mary C. Karasch, *op. cit.*, p.549.

³²⁴ Os relatos de viajantes, relativos à primeira metade do século XIX, expuseram que eles eram vistos em todas as partes da cidade e a realizar os mais diferentes tipos de carregamento. Nos dados da minha pesquisa, os carregadores apareceram em grande número também na segunda metade, embora eu acredite que nesse período eles estivessem mais circunscritos ao trabalho no porto.

introdução de novos meios de transporte, como os veículos, por que perderiam a renda que ganhavam em cima dos seus escravos carregadores colocados ao ganho.³²⁵

No entanto, não só os senhores cariocas parecem ter auferido vantagens do ofício dos carregadores. Se nas regiões africanas analisadas o carregamento era tido como uma função odiada, por causa do valor coercitivo que representava, ele tornou-se uma das opções mais prestigiadas entre os cativos africanos quando reinscrito no contexto urbano do Rio de Janeiro no século XIX. Tendo em vista que a maioria dos homens empregados nessa atividade trabalhava aqui como escravos ao ganho, o carregamento propiciou que eles pudessem passar mais tempo longe dos senhores – embora as forças policiais sempre reafirmassem sua condição de cativos – e até mesmo se organizassem para a compra da liberdade.

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

Dessa forma, tradições de transporte africanas e portuguesas se encontraram no Rio de Janeiro do século XIX. Foi possível constatar algumas continuidades, no sentido de que os africanos constituíram a maioria entre os carregadores no Rio, e os portugueses estavam em grande quantidade entre os cocheiros e carroceiros. Contudo, essas tradições ganharam novos sentidos na medida em que o setor de transporte se tornou um campo de conflito numa cidade em que cresciam as disputas pelo mercado de trabalho ao longo do século.

Sendo assim, o fato de os portugueses terem entrado no crescente serviço de transporte com veículos foi com certeza pautada na experiência em sua terra de origem. Mas quando essa tradição foi reinscrita no contexto carioca significou a possibilidade de distinção em relação aos carregadores, cuja figura estava altamente atrelada ao trabalhador

³²⁵ Cf. Jean-Baptiste Debret, *op. cit.*, p.234; Mary C. Karasch. “From porterage to proprietorship; african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850”. In: S. L. Engerman e E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University, 1975. pp.377-378.

cativo, além da reserva de uma parcela de um mercado de trabalho cada vez mais competitivo.

Considerações finais

No início dessa dissertação propus uma questão baseada em uma frase do viajante Ave-Lallemente: “tudo que transporta e carrega é negro”? Espero que tenha sido possível refletir sobre ela ao longo do texto.

Procurei demonstrar que a segmentação percebida nas obras que trataram dos trabalhadores do setor de transporte estava relacionada diretamente com as fontes utilizadas. Estudos que lidaram com os carregadores negros tiveram como uma de suas principais fontes os relatos de viagem. Os viajantes estrangeiros registravam principalmente o que era exótico na sociedade observada. Por isso, os negros que eram utilizados como meio de transporte de cargas e pessoas ocuparam um lugar central em suas obras. Sendo assim, mesmo que eles tenham visto trabalhadores brancos envolvidos no setor de transporte, isso não seria tão importante de ser anotado.

Os autores que cotejaram as informações dos viajantes com outras fontes continuaram a manter a imagem do transporte monopolizado por carregadores negros. Esse foi o caso tanto da minha monografia de final de curso, quanto do artigo de Luis Carlos Soares.³²⁶ Eu pesquisei as licenças para escravos ao ganho relativas a primeira metade do século XIX, enquanto Soares as do período de 1850 a 1870. Nessa documentação só foi possível encontrar cativos e libertos.

Por sua vez, o estudo de Ana Maria da Silva Moura que enfocou os cocheiros e carroceiros, propôs que eles, formados por uma mão-de-obra livre, teriam suplantado os carregadores no setor de transporte.³²⁷ Esta autora lidou principalmente com as licenças pedidas pelos proprietários de veículos. Nelas não aparecem nenhum liberto, e uma quantidade ínfima de escravizados, enquanto condutores.

Dessa forma, foi possível verificar que a questão não era de que trabalhadores escravizados, libertos e livres não compartilhavam o setor de transporte, mas sim de que a documentação escolhida pelos autores não permitiria verificar essa convivência. A própria

³²⁶ Paulo Cruz Terra. *Cenas de trabalho; carregadores negros no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Monografia de conclusão de Bacharelado, Unicamp, 2005; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH

³²⁷ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

procura por essa convivência está relacionada com novas questões propostas pela historiografia do trabalho.³²⁸

Através da análise de licenças pedidas por proprietários para seus carros e carroças, encontrei repetidamente a expressão de que trabalhavam “a frete”, como também “ao ganho”. As duas apareceram aqui como sinônimos, e indicam que se cobrava por um determinado serviço de transporte, de mercadorias e pessoas, realizado.

Os dados que apresentei permitem repensar a caracterização feita pela historiografia do mercado ao ganho na cidade, ao longo do século XIX, como sendo monopolizado por escravizados e africanos.³²⁹ É claro que o trabalho ao ganho significou um aspecto específico dentro da escravidão urbana, que alterava substancialmente a relação senhor-escravizado. Porém, o ganho representava também uma forma de trabalho em que se pagava/ recebia por um determinado serviço prestado, entre os quais o transporte de uma mercadoria, por exemplo, o que permite verificar que havia muitos trabalhadores livres envolvidos.

Sendo assim, o transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas da cidade não era monopólio dos escravizados ao ganho na primeira metade do século XIX, como propuseram os estudos que trataram da escravidão urbana, nem monopólio dos trabalhadores livres na segunda metade, como afirmou Moura. Trabalhadores livres, libertos e escravizados dividiram o mesmo setor ao longo de todo século.

A participação dos diferentes trabalhadores no setor de transporte não se deu de forma igual, e foi possível encontrar uma hierarquização. Ao longo do século XIX, ocorreram transformações nesse setor, sendo possível verificar uma maior introdução de veículos. Os trabalhadores livres parecem ter reservado para si essa parcela. Enquanto isso, o transporte manual de mercadorias permaneceu sendo comandado por uma maioria de cativos. Na segunda metade do século, os carregadores negros tiveram no porto a possibilidade de manterem uma reserva em um mercado de trabalho que se tornava cada vez mais competitivo com a entrada intensiva de imigrantes. Segundo Maria Cecília

³²⁸ Claudio H. M. Batalha. “A Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências” *in*: Freitas, Marcos C. de. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo, Contexto, 2001.

³²⁹ Incluo aí o trabalho de Luiz Carlos Soares e também a minha monografia.

Velasco e Cruz, os negros continuaram sendo, na segunda metade do XIX e início do XX, maioria entre a mão-de-obra do porto.³³⁰

Voltando a pergunta inicial, essa dissertação permitiu verificar que os cativos foram em todo o período analisado a maioria entre os carregadores. Apesar de que na segunda metade do século XIX fosse possível encontrar trabalhadores livres, entre os quais alguns eram portugueses. Dessa forma, teríamos que tornar a frase de Ave-Lallement mais específica, embora não fosse “tudo”, o negro era maior parte “que transporta e carrega” utilizando os próprios corpos como meio. Mas eles não estavam sozinhos e foi possível verificar justamente que muitas cargas passaram a ser transportadas por veículos conduzidos principalmente por trabalhadores livres.

A partir da constatação de que grande parcela dos trabalhadores envolvidos no setor de transporte era formada por estrangeiros, tanto africanos como portugueses, busquei como se dava o deslocamento de pessoas e mercadorias em suas terras de origem. Um ponto comum encontrado entre as regiões africanas analisadas foi a utilização de carregadores. Eles foram fundamentais para o sistema de caravanas de comércio e o seu recrutamento se tornou um problema para os comerciantes europeus. Enquanto isso, em Portugal, no século XVIII e XIX, era comum tanto a utilização de animais quanto de veículos para o transporte. Nas cidades havia serviços de aluguel de veículos e omnibus, que eram fiscalizados e regulamentados pelas Câmaras Municipais e pela Polícia.

As tradições de transporte trazidas pelos africanos e portugueses foram ressignificadas quando se encontraram no contexto carioca do século XIX. A grande quantidade de imigrantes lusos entre os cocheiros e carroceiros pode ser explicada pela experiência que eles tinham com os veículos em sua terra local. Mas também foi a possibilidade de se distinguir dos carregadores, cuja figura estava altamente atrelada ao trabalhador cativo. Possibilitou ainda a reserva de uma parcela no competitivo setor de transporte.

As disputas por esse setor implicaram no fortalecimento dos laços de solidariedade entre cada categoria. Os portugueses, por exemplo, foram tidos como a maioria dos membros da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, associação mutualista criada em 17 de abril de 1881. Os carregadores negros, por sua vez, também tinham sua

³³⁰ *Idem, Ibidem* p.274.

própria organização evidenciada, por exemplo, na paralisação de 1872, que implicou ainda no conflito direto com trabalhadores brancos. Em 1905 foi criada a Associação de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, que possuía muitos carregadores negros do porto entre seus membros. Em agosto de 1906, essa associação organizou uma greve que paralisou os trapiches e o comércio de café.³³¹

O período pós-1870 foi marcado por uma série de experiências associativas e mobilizações acionadas tanto pela categoria dos carregadores, quanto pela dos cocheiros e carroceiros. Os últimos, por exemplo, estiveram entre as três categorias que mais realizaram greves na cidade do Rio de Janeiro no período de 1890 a 1906.³³²

A greve de 1906 foi capitaneada pela Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, criada no mesmo ano. Em dezembro de 1906, o *Jornal do Brasil* publicava uma tabela de reivindicações apresentadas por essa associação aos proprietários de veículos. A tabela continha uma demanda de aumento da remuneração de condutores de diversos tipos de veículos, como os cocheiros de café, por exemplo, além da redução das horas de trabalho. Eles requisitavam que o trabalho passasse a ser realizado das seis horas da manhã às seis horas da tarde, e que aos domingos eles trabalhassem externamente somente até o meio dia.

Tendo em vista que os proprietários de veículos não responderam às demandas no prazo estipulado, a assembléia do dia 16 de dezembro de 1906 decidiu pela greve, que deveria ter caráter inteiramente pacífico, segundo os boletins da Sociedade de Resistência publicados no *Jornal do Brasil*. Apesar deste caráter pacífico, o mesmo periódico publicou que a paralisação do trabalho trouxe “grande perturbação ao movimento comercial, privado dos meios naturais de transporte, não só dos produtos locais que interessam a vida cotidiana, como dos que constituem objeto de importação e exportação”.³³³

³³¹ Esta paralisação foi tratada por: Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBA.; Érica Bastos Arantes. *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX*. Campinas: Unicamp, dissertação de mestrado, 2005.

³³² Marcela Goldmacher. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. in: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004. p. 130. Já em relação as greves do período de 1890 a 1917, os cocheiros e carroceiros ficariam na segunda posição. Marcela Goldmacher. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813*. Niterói: UFF, dissertação de mestrado, 2005. p.49.

³³³ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906.

A greve se estendeu pelo menos até o dia 27 de dezembro e o período foi marcado por negociações entre proprietários e trabalhadores, que tiveram como mediador Evaristo de Moraes, que era advogado da mesma associação.³³⁴ O *Jornal do Brasil* registrou também diversos casos de conflitos entre trabalhadores e prisões daqueles envolvidos na greve, revelando um forte esquema de repressão policial. A greve contou ainda com a participação da Associação de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, que liderou uma paralisação no mesmo período.³³⁵ Esta Associação foi criada em 1905, e continha muitos carregadores negros do porto entre seus membros.

Segundo Marcelo Badaró Mattos, o setor de transportes urbanos foi um dos maiores pólos de mobilizações e conflitos, nas décadas de 1880 a 1900, na capital. Além das paralisações organizadas pelos trabalhadores envolvidos diretamente no setor, havia ainda as feitas pelos usuários desse serviço.³³⁶ A mais conhecida delas foi, com certeza, a Revolta do Vintém, ocorrida no Rio em janeiro de 1880. O estopim foi uma lei aprovada pelo Parlamento que instituía um novo imposto sobre as passagens dos bondes que deveria ser cobrado diretamente dos passageiros. Para Sandra L. Graham, o motim inaugurava uma nova etapa da mobilização política popular na cidade, estando o evento e as associações que surgiram nos meses seguintes na Corte num ponto inicial da fase de grandes agitações republicanas e abolicionistas.³³⁷

Essas experiências provavelmente estavam relacionadas com os laços de solidariedades criados entre cada categoria no período analisado nessa dissertação. O setor de transporte foi, portanto, um espaço em que os trabalhadores criaram e recriaram redes

³³⁴ Sobre o papel de Evaristo de Moraes na greve ver: Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes: Justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Unicamp, tese de doutorado, 2004. (capítulo?)

³³⁵ Esta paralisação foi tratada por: Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBa.; Érica Bastos Arantes. *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX*. Campinas: Unicamp, dissertação de mestrado, 2005.

³³⁶ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca. op. cit.*, p. 139. Teresa A. Meade citou a paralisação dos cocheiros ocorrida em 1904, em que os passageiros se juntaram aos grevistas num violento embate contra a polícia, tendo 300 pessoas sido detidas. Teresa A. Meade. “*Civilizing*” *Rio. Reform and resistance in a Brazilian City, 1889-1930*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press. p.60. José Murilo de Carvalho identificou um quebra-quebra de bondes em 1901. José Murilo de Carvalho. *Os bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987. p.134.

³³⁷ Sandra L. Graham. “O motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro. 1880”. *Revista Brasileira de História*. v. 10, n.20, 1991, p.222.

sociais que auxiliavam a enfrentar as dificuldades do dia-a-dia. Espaço também de conflitos, deflagrados principalmente em razão de disputas pelo mercado de trabalho.

O leva e traz de pessoas e mercadorias possibilitou a sobrevivência de muitos trabalhadores, e o enriquecimento de poucos. Mas também foi a razão da desgraça de alguns. O viajante Thomas Ewbank afirmou ter encontrado, na primeira metade do século XIX, vários casos de deformação por causa do alto peso que carregavam em suas cabeças:

“Observei outro cujos joelhos se cruzavam e os pés se separavam extraordinariamente, como se pesos excessivos tivessem forçado seus joelhos a se vergarem para dentro e não para fora”.³³⁸

João do Rio, no início do século XX, expôs em suas crônicas ter sido reconhecido por um velho cocheiro. Este teria lhe falado:

– Trabalho neste ofício desde 1870. Tinha vinte anos, quando comecei. Toda a minha mocidade foi acabada aqui.
– E não estás rico?
– Rico?

Soltou uma gargalhada sonora que lhe balançou o ventre e o envermelheceu mais. Os seus olhos pequenos olhavam-se com superioridade compassiva. É difícil encontrar um cocheiro de carro que tenha feito fortuna. Enriquecem os de carroça, os de caminhões. De carro, só se citam dois ou três em trinta anos. O ofício, longe de tornar ágeis os corpos, faz lesões cardíacas, atrofia as pernas, hipertrofia os braços, de modo que quinze anos de boléia, de visão elevada do mundo, ao sol e à chuva, estragam e usam um homem como a ferrugem estraga o aço mais fino.”³³⁹

Este autor encontrando um cocheiro mais antigo ainda, o Bamba, perguntou a um mulato o que o velho ainda fazia ali. Este respondeu sorrindo com tristeza:

– Seil á!... É o cheiro, vossa senhoria, é o cheiro! Quando a gente começa nesta vida, não pode viver sem ela... É o cheiro...”³⁴⁰

³³⁸ Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976. p.96.

³³⁹ João do Rio. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Dep. Geral de Documentação e Informação Cultural, 1987. p.72.

³⁴⁰ *Idem, Ibidem*, p.74.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes:

a) Manuscritas

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

Licenças para escravos ao ganho- Códices: 6.1.44 a 6.1.47.

Licenças para veículos- Códices 39.1.30, 40.2.62, 44.1.27, 51.1.17; 57.3.17, 57.4.10, a 57.4.20, 57.4.4, 57.4.8.

Posturas- Códice 39.1.30.

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

Livros da Casa de Detenção 01, 03 a 07.

b) Impressas

Obras de viajantes:

AVE-LALLEMANT. *Viagem pelo Norte do Brasil em 1859*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1961.

BIARD, F. *Deux années au Brésil*. Paris, 1862.

DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia/ São Paulo: Edusp, 1989, 3v.

DENIS, Ferdinand. *Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1980.

EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.

KIDDER, Daniel Parish e FLETCHER, James Cooley. *Brazil and the brazilians, portrayed in historical and descriptive sketches*. Philadelphia, Childs & Peterson, 1857.

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

LEITHOLD, T. Von. *Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta, Acompanhada de numerosa descrição dessa capital, da vida na corte e de seus habitantes, bem como conselhos para os que buscam melhorar sua sorte no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942.

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

Periódicos:

Jornal do Brasil, 16 e 18/12/1906

Jornal do Commercio, 03/05/1872

Revista Illustrada, 19/02/1876.

2. Bibliografia:

ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n.21, Cebrap, julho de 1988.

- ARANTES, Erica Bastos. *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2000.
- ASSIS, Charleston Jose de Sousa [*et. ali.*]. “Fontes para o Estudo da Imigração Portuguesa no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro”. *in*: Ismênia de Lima Martins, Fernando Sousa (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006
- ASSUNÇÃO, Mathias Röhrig. “From slave to popular culture: the formation of afro-brazilian art forms in nineteenth-century Bahia and Rio de Janeiro”. *Ibero Americana*, III, 12, 2003.
- BATALHA, Claudio H. M. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999.
- BARTH, Fredrik. “Grupos étnicos e suas fronteiras” *in*: Philippe Poutignat e Jocelyne Sreiff-Fenart. *Teorias da etnicidade*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- CHALHOUN, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CHAVES, Luís. “Notas de etnografia. Carros, carrinhos e carroças de Lisboa (transportes de tracção animal)”. Lisboa, *Revista Municipal*, n.54, 1993.
- COSTA, Augusto Pereira da. “Folk-Lore Pernambucano”. *Revista do IHGB*, 1907.
- COSTA, Rafael Maul de Carvalho. *Trabalhadores do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX: algumas experiências organizativas*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2006.
- COSTA E SILVA, Alberto da. “Africa-Brazil-Africa during the Era of the Slave Trade”. *In*: Jose C. Curto; Paul E. Lovejoy. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during he era of slavery*. New York: Humanity Books, 2004.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930.” *Afro-Ásia* 24 (2000). CEAO/ FFCH/ UFBA.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp, CECULT, 2002.

- CURTO, Jose C. e LOVEJOY, Paul E. (org.). *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during he era of slavery*. New York: Humanity Books, 2004.
- DIAS, Jill. “Angola” in: Valentim Alexandre e Jill Dias. *Nova história da expansão portuguesa: O império africano, 1825-1890*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998
- DOUGLASS, Frederick. *Narrative of the life of Frederick Douglass. An American slave. Written by himself*. New Haven: Yale University Press, 2001.
- EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis (1763-1808)*. Brasília: Senado Federal, 2000.
- EKWUEME, Lazarus E. N. “African-Music retentions in the New World”. *The black perspective in Music*, vol.2, n.2 1974.
- FALOLA, Tayin. “The yoruba caravan system of the nineteenth century”. *The international Journal of African historical studies*, vol.24, n.1, 1991.
- FARIA, Sheila Siqueira de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. Niterói: Mimeo, Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004.
- FARIAS, Juliana Barreto Farias; GOMES, Flávio dos Santos e SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *Africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.
- FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comercio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de mestrado, UFRJ, 1997.
- FISHER, Miles Mark. *Negro slave songs in the United States*. New York: Carol Publishing Group, 1990.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico Atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.
- GALHANO, Fernando. *O carro de bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973.
- GOLDMACHER, Marcela. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. in: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em*

- guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca.* Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004.
- _____. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813.* Niterói: UFF, dissertação de mestrado, 2005.
- GOMES, Cristina Ferreira. *Eléctricos de Lisboa. Aventuras sobre carris.* Lisboa: Gradiva, 1994.
- GOMES, Flávio dos Santos e SOARES, Carlos Eugênio Líbano. "‘Com o pé sobre um vulcão’: africanos Minas, Identidades e a repressão antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840)". *Estudos Afro-asiáticos.* Rio de Janeiro: v.ano 23, n.335, 2001.
- GILROY, Paul. *O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência.* Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.
- HALL, Stuart. *Da Diáspora: Identidades e mediações culturais.* Belo Horizonte: UFMG: Representações da UNESCO no Brasil, 2003.
- KARASCH, Mary C. "From porterage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850". In: S. L. Engerman e E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies.* Princeton: Princeton University, 1975.
- _____. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)* São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- LARA, Silvia Hunold. "Blowing in the Wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil" in: *Projeto História.* São Paulo (12), out. 1995.
- _____. "Escravidão no Brasil: Um balanço historiográfico". *LPH: Revista de história,* v.3, n.1, 1992.
- _____ e MENDONÇA, Joseli (org.) *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social.* Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- LEITE, Ilka Boaventura. *Antropologia da viagem: escravos e Libertos em Minas Gerais no Século XIX.* Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1996.
- LEVINE, Lawrence W. *Black culture and black consciousness.* New York: Oxford University Press, 1978.
- LOBO, Eulália L. M (org.). *O Rio de Janeiro Operário.* Rio de Janeiro: Acess, 1992.
- LOCKE, Alain. *The Negro and his music.* New Hampshire: Ayer Company, 1988.

- LOVEJOY, Paul E. "Ethnic designations of the slave trade and the reconstruction of the history of trans-Atlantic slavery". In: Paul Lovejoy and David D. Trotman (ed.). *Trans-Atlantic dimensions of ethnicity in the african diaspora*. London, New York: Continuum, 2003.
- MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. "Do que 'o preto mina' é capaz: etnia e resistência entre africanos livres". *Afro-Ásia*. Salvador: , v.24, p.71 - 95, 2000.
- MATOS, Artur Teodoro. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Mimeo, Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004.
- MATTOSO, Kátia M. de Q. *Bahia Século XIX*. Rio de Janeiro, 1992.
- MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Evaristo de Moraes: Justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Unicamp, tese de doutorado, 2004.
- MONTEREY. Guido de. *O Porto. Origem, evolução e transportes*. Porto: Livraria Fernando Machado, 1972.
- MORGAN, Philip D. "The cultural implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, Americans Destinations and New World Developments". *Slavery and Abolition*, vol.18, n. 1, 1997.
- MOURA, Ana Maria da Silva. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.
- NEVES, Guilherme Santos. "Velhos e perdidos cantos de trabalho". *A Gazeta*. Vitória, 01 de maio de 1966, suplemento literário.
- OGBOMO, Onaiwu W. "Esan women traders na precolonial economic power". In: Bessie Housse-Midamba; Felix K. Ekechi (ed.). *African market and economic power. The role of women in African economic development*. Westport: Greenwood Press, 1995.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Portugal; Instituto Camões, 2002.
- POPINIGIS, Fabiane. "As sociedades caixerais e o 'fechamento das portas' no Rio de Janeiro (1850-1902)". *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999.

- POUTIGNAT, Philippe e SREIFF-FENART, Jocelyne. *Teorias da etnicidade*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- REIS, João José. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, 18 (1993).
- _____. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*, n.24, 2000.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *Mata galegos. Os portugueses e os conflitos de trabalho na primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- _____. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002.
- SANTOS, Maia dos. *A carroça poveira: subsídios para sua história*. Maia: Maiadouro, 2002.
- SANTOS, Maria Emilia Madeira dos. *Viagens de exploração dos portugueses em África*. Lisboa: Centro de estudos de história e cartografia antiga, 1988.
- SELA, Eneida M. Mercadante. *Desvendando figurinhas: um olhar histórico para as aquarelas de Guillobel*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2001
- SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998.
- SLENES, Robert W. “Lares negros, olhares brancos: histórias da família escrava no século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH.
- _____. “Malungo, ngoma vem!” África coberta e descoberta no Brasil”, *Revista USP*, no. 12, dez/jan/vev 1991-1992.
- SOARES, Luiz Carlos. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH.
- SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- _____. O Império de Santo Eslebão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII”. *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2002.
- STUCKEY, Sterling. *Slave culture: Nationalist theory and the foundations of black America*. New York, Oxford: Oxford University Press, 1987.

TERRA, Paulo Cruz. *Cenas de trabalho; carregadores negros no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Monografia de conclusão de Bacharelado, Unicamp, 2005.

THOMPSON, E. P. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.

VIEIRA, Antonio Lopes. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1982.

VIANA, Larissa Moreira. *As dimensões da cor. Um estudo do olhar norte-americano sobre as relações inter-étnicas no Rio de Janeiro, primeira metade do século XIX*. Niterói: Dissertação de mestrado, UFF.

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

_____. “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipográficos de 1858 no Rio de Janeiro”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11, 1999.

ANEXO DE IMAGENS



Figura 1: Imagem sobre os missionários capuchinhos Bernardino Ignazio e Gaspare da Bassano, que viveu numa província do reino do Kongo entre 1743 e 1747. Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>



Figura 2: Imagem sobre os missionários capuchinhos Bernardino Ignazio e Gaspare da Bassano, que viveu numa província do reino do Kongo entre 1743 e 1747. Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>



Figura 3: Imagem sobre os missionários capuchinhos Bernardino Ignazio e Gaspare da Bassano, que viveu numa província do reino do Kongo entre 1743 e 1747. Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>

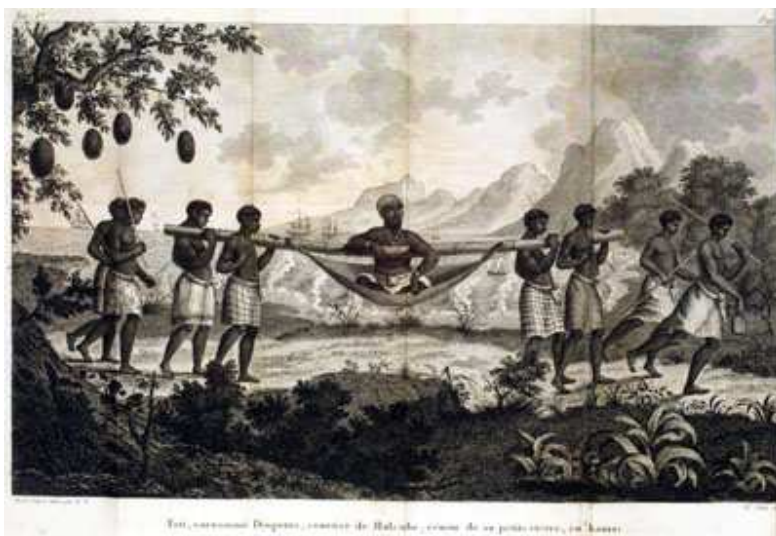


Figura 4: Louis de Grandpré. *Voyage a la cote occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787*. Paris, 1801, vol.1. p. 99. Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>



Figura 5: D. O. Dapper, *Description de l'Afrique . . . Traduite du Flamand*. Amsterdam, 1686; 1^a ed., 1668. p. 349 (parte de baixo). Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>



Figura 6: D. O. Dapper, *Description de l'Afrique . . . Traduite du Flamand*. Amsterdam, 1686; 1^a ed., 1668. p. 349 (parte de cima). Fonte: site <http://hitchcock.itc.virginia.edu/SlaveTrade>