



ARTIGO  
ARTICLE

---

**Velas enfunadas cortam a baía: propriedade, liberdade e relações de trabalho entre remadores e barqueiros no Rio de Janeiro (c.1830-c.1850)**  
**Pompous sails cross the bay: property, freedom and labour relations between rowers and boaters in Rio de Janeiro (c.1830-c.1850)**

Edilson Nunes dos Santos Junior   
Doutor em História, Universidade Federal Fluminense  
[diljunior5@gmail.com](mailto:diljunior5@gmail.com)

SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes dos. Velas enfunadas cortam a baía: propriedade, liberdade e relações de trabalho entre remadores e barqueiros no Rio de Janeiro (c.1830-c.1850). *História, histórias*, vol. 9, nº 18, jul./dez. 2021.

<http://dx.doi.org/10.26512/rhh.v9i18.40358>

**Resumo:** Este artigo analisa o mercado de trabalho marítimo na baía do Rio de Janeiro entre os anos 1830 e 1850; investiga os trabalhadores, remadores e barqueiros, envolvidos no transporte de pessoas e mercadorias entre as praias da cidade que atuavam em embarcações a remo e a vela. Objetiva-se problematizar a separação estanque entre propriedade e trabalho e refletir sobre as formas de coerção e compulsão que os impeliavam a trabalhar. Dessa forma, objetiva-se, também, propor uma reflexão sobre os significados distintos que esse processo tinha para brancos e não-brancos, escravizados, libertos e “livres”.

**Palavras-chave:** Baía do Rio de Janeiro; Transporte Marítimo; Remadores e Barqueiros.

**Abstract:** This article analyses the maritime labour market in Rio de Janeiro's Bay between the 1830s and 1850s; investigates the workers, rowers, and boatmen of rowing and sailing boats involved in transporting people and goods between the city's beaches. The objective is to problematize the tight separation between property and work and reflect on the forms of coercion and compulsion that compelled them to work in the nineteenth century. Thus, the objective is also to propose a reflection on the different meanings that this process had for whites and non-whites, enslaved, freed, and “free”.

**Keywords:** Rio de Janeiro's Bay; Maritime Transport; Rowers and Boatmen.

## Introdução

O tráfego marítimo na baía do Rio de Janeiro<sup>1</sup> foi intenso e crescente desde, pelo menos, o final do século XVIII, principalmente com o aumento dos negócios entre a então sede do Vice-Reinado com os produtores do recôncavo e o adensamento das ligações com a costa atlântica do continente africano e a região do Rio da Prata.<sup>2</sup> Fazer essa ligação entre as praias da cidade, deslizar pelas águas da baía todos os dias, meses e anos fez parte do cotidiano dos moradores da Corte, de Niterói, capital da província, e das cidades e vilas do recôncavo. No entanto, esse cotidiano tem sido relegado a segundo plano quando os temas são os mundos do trabalho e do transporte, mesmo quando se historiciza o questionamento da utilização dos transportes coletivos e de reflexão sobre os problemas de mobilidade urbana, principalmente ao que nos concerne aqui, o transporte de passageiros através da navegação.

A travessia entre a Corte e Niterói era realizada, tradicionalmente, em botes, faluas e saveiros e poderia levar de duas até quatro horas, dependendo das condições do mar.<sup>3</sup> No final do século XVIII, o Vice-Rei havia apresentado à metrópole um relatório onde elencava as embarcações de maior porte ocupadas neste trajeto, totalizando 22 lanchas e 10 saveiros, sendo que, já no início do século seguinte, contavam-se arroladas no transporte de passageiros neste percurso “quarenta e duas embarcações de grande lotação, ocupadas nas comunicações interlitorâneas”.<sup>4</sup> A navegação era tradicional não só entre as duas cidades, mas diferentes pontos da cidade do Rio de Janeiro eram conectados através de botes, canoas, catraias ou faluas. Em 1835, um novo elemento foi incorporado à essa rotina, quando foi inaugurado oficialmente o transporte de barcos a vapor entre aquelas duas cidades, reduzindo o tempo de viagem para cerca de trinta minutos e regularizando os horários.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Neste artigo, adota-se a expressão baía do Rio de Janeiro ao invés de baía de Guanabara. Os documentos municipais analisados ao longo das pesquisas de pós-graduação mostram que os funcionários da municipalidade e dos ministérios ligados à navegação, bem como em publicações de periódicos da cidade, referiam-se à baía daquela maneira, dividindo-a em dois espaços: um, da ilha da Lage em direção à Corte, como baía do Rio de Janeiro. E outro, em direção oposta, como baía de Niterói.

<sup>2</sup> Sobre a importância do Rio de Janeiro no espaço Sul Atlântico, ver, principalmente: ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

<sup>3</sup> NORONHA SANTOS, F. A. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. V. II. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio, 1934, p. 213.

<sup>4</sup> Idem. p. 214.

<sup>5</sup> DUNLOP, Charles Julius. *Os meios de transportes do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1972, p. 77; LOPES, Divaldo de Aguiar. *A ligação marítima entre Niterói e o Rio de Janeiro: subsídios para a história*. Niterói: Sociedade de Amigos do Centro de Memória Fluminense, 2003, p. 12; NORONHA

As inovações tecnológicas surgidas no decorrer do século XIX, sob a égide da segunda Revolução Industrial e da expansão do sistema transnacional de trocas de mercadorias operaram transformações significativas nas sociedades escravistas das Américas. Urgiu, entre as classes dominantes econômicas e políticas, uma necessidade premente de inovação do processo de produção e de circulação de bens e capital, forçando o aumento da exploração e do controle sobre a força de trabalho escravizada e dita livre<sup>6</sup>. Tal urgência estava intrinsecamente ligada ao aumento do consumo de commodities no Norte global e a sua demanda por quantidade e qualidade de novos produtos.<sup>7</sup>

A expansão do mercado mundial demandou o aumento do volume e da variedade de mercadorias trocadas entre as regiões que se integravam economicamente, encorajando o desenvolvimento de novos pontos de produção e, principalmente, estimulando a transformação do trabalho e das formas da sua exploração. Modificar o processo produtivo com a aquisição de novas máquinas e a atualização do modo de cultivo, de maneira a otimizar e potencializar a exploração da mão de obra escravizada, foi fundamental para o auge da produção cafeeira no Brasil, assim como do tabaco em Cuba e do algodão no sul dos EUA.<sup>8</sup> Parte de desse processo de inovação, a introdução da máquina a vapor na navegação revolucionou o transporte marítimo transoceânico e, localmente, contribuiu sobremaneira para a mudança da dinâmica de transporte de cabotagem, dos rios e baías, implicando mudanças significativas na ocupação das praias e a utilização delas como pontos de atracação.<sup>9</sup> No entanto, as embarcações a vela e a remo mantiveram-se em forte atividade durante todo o século XIX.

---

SANTOS, F. A. Op. Cit., p. 218; SOUSA, José Antônio Soares de. *Da Vila Real da Praia Grande à Imperial Cidade de Niterói*. Niterói, RJ: Fundação Niteroiense de Arte, 1993, pp. 111-119.

<sup>6</sup> Será usada a conceituação de Marcel van der Linden a respeito da relativização da liberdade dos indivíduos, em que todos e todas estão sujeitos a algum tipo de coerção ao trabalho. LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo*. Ensaios para uma História Global do Trabalho (Tradução de Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres). Campinas: Ed. da Unicamp, 2013. Ver, especialmente, a Parte I – Conceituações.

<sup>7</sup> TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão*. Trabalho, capital e economia mundial (Tradução de Antonio de Pádua Danesi). São Paulo: EDUSP, 2011, p. 69-79.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 81-97.

<sup>9</sup> SANTOS JUNIOR, E. N. *Uma “floresta” de conflitos, disputas e negociações: a Capitania do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro e a sobreposição de jurisdições no processo de centralização administrativa dos portos (1846-1874)*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.

Diante disso, este artigo se propõe a analisar a continuidade dessas embarcações “tradicionais” e os trabalhadores que as conduziam sob um conjunto de mudanças sistêmicas que influenciaram diretamente o cotidiano dessas personagens. Para tanto, está dividido em três partes. Na primeira, se verificará a importância do tráfego marítimo pelas praias da Corte e como esse tipo de serviço era importante para o escoamento da produção agrícola da província do Rio de Janeiro e das regiões adjacentes, bem como para o transporte da população da cidade para diversos pontos da baía. Desse transporte dependia a funcionalidade do porto e, de certa maneira, a arrecadação fiscal do Império.

Na parte seguinte, serão investigados os trabalhadores<sup>10</sup> que efetivamente atuavam nesse ofício, analisando a documentação da Câmara Municipal, mapeando os pontos de moradia, de atracação e as origens nacionais. A diversidade de tipos de trabalhadores e proprietários de embarcações será problematizada na última parte, assim como a fluidez das fronteiras entre um e outro, possibilitando uma reflexão sobre as relações de trabalho na cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX e contribuir para demonstrar a complexidade da exploração do trabalho escravizado e dito livre.

### **Movimento portuário e a circulação de embarcações pelas praias da cidade: o que diziam os viajantes.**

A região portuária da Corte tinha sua própria lógica de regulação e determinação específica dos pontos de atracação no que diz respeito ao embarque e desembarque de passageiros. No que diz respeito às mercadorias, desde a abertura dos portos, a região da Saúde e Gamboa já era destinada para tal serviço, mas, ao longo do século, devido ao aumento do número de navios que desde então começaram a fundear na baía, boa parte do litoral da cidade funcionava como porto<sup>11</sup>. A cidade crescia de importância no contexto atlântico, tanto como parada obrigatória para as viagens mais distantes,

---

<sup>10</sup> O trabalho marítimo ao longo do período analisado, de pescadores, remadores, barqueiros ou marinheiros era essencialmente masculino.

<sup>11</sup> CRUZ, M. C. V. O Cais do Porto no crivo da política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República. In: \_\_\_\_\_; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. (Orgs.) *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016, p. 299-307.

quanto como porto principal de escoamento da produção agrícola e como recebedora dos produtos importados da Europa, África e Ásia.

No Império brasileiro, a preponderância da produção cafeeira foi marcante e crescente na pauta de exportação. A produção de café no Vale do Paraíba vinha crescendo gradativamente, de 1 milhão de sacas em 1835, chegou a 2,6 milhões em 1882<sup>12</sup>, refletindo, também, um movimento de aumento de demanda por esse produto no exterior. As exportações para os Estados Unidos saltaram de menos de dez mil toneladas no quinquênio 1823-1828 para mais de vinte mil toneladas no de 1835-1840. A demanda do mercado estadunidense crescia sistematicamente e, em guerra com a Grã-Bretanha, reduziu as tarifas desse produto à zero para o Brasil<sup>13</sup>. Segundo Renato Leite Marcondes, “já em 1836 o café perfez pouco mais da metade das exportações do Rio de Janeiro para o estrangeiro”.<sup>14</sup> Logo, exigiu mais braços, mais transporte, mais investimento.

Toda essa crescente produção precisava de escoamento e grande parte dela era destinada à Corte para ser exportada para o Norte global ou para ser reexportada para outras províncias. As mercadorias oriundas das províncias mais distantes chegavam pelo transporte de cabotagem, em grandes navios à vela ou, em quantidade ainda bem reduzida, em barcos a vapor. Os diversos portos do interior da província fluminense eram interligados pelas embarcações à vela e a remo que circulavam diariamente pela baía, principalmente os portos do interior, como o Iguaçu, das Caixas e Estrela (atualmente, a baixada fluminense). Esses portos escoavam toda a produção oriunda do recôncavo e das províncias adjacentes, sendo responsáveis pela maior parte do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro. Noronha Santos, importante memorialista da cidade, destacou a frequência e o fluxo com que ocorria esse movimento diário e assim o descreveu:

Velas enfunadas cortavam, às dezenas, diariamente, a todas as horas, as águas da baía. Apartavam-se da paisagem da cidade, sumiam-se lentamente na linha do

---

<sup>12</sup> CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, 1998, p. 36.

<sup>13</sup> PARRON, Tâmis. *A política da escravidão na era da liberdade: Estados Unidos, Brasil e Cuba, 1787-1846*. 2015. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015, p. 321-323.

<sup>14</sup> MARCONDES, Renato Leite. *Diverso e Desigual: o Brasil escravista na década de 1870*. São Paulo: FUNPEC-Editora, 2009, p. 84.

horizonte, confundindo-se com o cinzento do céu, e, mergulhando no azul do mar, demandavam as terras cercadas pelas sombrias florestas de Magé e Inhomirim.<sup>15</sup>

A produção agrícola do recôncavo, assim como a exportação das regiões vizinhas, acompanhou o aumento da demanda por produtos de subsistência, que por sua vez, acompanhava o próprio crescimento populacional da Corte. Em 1821, a população total da cidade, excluindo as freguesias rurais, totalizava 86.323<sup>16</sup>. Em 1834, o número de habitantes informado era de 97.599, sendo 44,42% de escravizados, 55,58% de livres. Destes, dividiam-se entre brancos, pardos, pretos de diferentes nações e 6.727 estrangeiros de diferentes países. E destes, 55% eram portugueses, 8,16% franceses, 7,43% ingleses e 14,86% de diferentes países.<sup>17</sup>

Todo esse movimento não escapou aos olhares da grande maioria dos viajantes que chegaram à cidade do Rio de Janeiro a partir de 1808, menos ainda as belezas naturais da cidade e da sua baía, que são praticamente unanimidades nos relatos. O encontro com uma geografia completamente diferente de suas origens produziu documentos que descreveram o esplendor da vegetação, a grandiosidade da cadeia de montanhas, a descoberta de sabores e cores inéditos e descreveram o impacto diante de uma sociedade estruturalmente marcada pela escravidão em contraposição à uma Europa e América do Norte crescentemente antiescravistas, abolicionistas e emancipacionistas.<sup>18</sup>

Tal impacto se deve a um determinado contexto e foi produzido sob o arcabouço teórico específico da sua época. O final do século XVIII e a entrada do século XIX testemunharam uma inflexão na produção intelectual nos meios acadêmicos da Europa, que permitiu “novidades científicas e estéticas gestadas em lugares intelectuais europeus que acabaram por nortear juízos e parâmetros encontrados na literatura de

---

<sup>15</sup> NORONHA SANTOS, F. A. op. cit., p. 269.

<sup>16</sup> Conforme tabela I: “População do Município do Rio de Janeiro: 1821”. In SOARES, Luiz Carlos Soares. *O “Povo da Cam” na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj 7Letras, 2007, p. 363.

<sup>17</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 171. A autora problematizou o censo de 1834 com relação às informações quanto ao número de estrangeiros e imigrantes portugueses. Veremos essas questões no capítulo 3.

<sup>18</sup> Sobre o contexto antiescravista europeu e estadunidense da virada do século XVIII para o XIX, ver, sobretudo: BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848* (Tradução de Maria Beatriz Medina). Rio de Janeiro: Record, 2002, capítulos I, II, IV e V.

viagem oitocentista”.<sup>19</sup> Nesse processo, foi marcante a tentativa de sistematizar noções valorativas sobre as populações negras que há muito tempo vinham sendo violentamente levadas da África para a Europa e a América. Segundo Eneida Sela, tais discursos estão diretamente ligados aos relatos de viajantes que circularam por território americano. A autora afirma que vários tratados publicados na Europa

[...] já ofereciam instruções aos viajantes sobre o processo de observação e classificação que deveriam utilizar, além de implicações morais e pedagógicas. Os autores dessa tradição discursiva preparavam as atitudes dos empreendedores de viagens com relação ao que iriam ver e aprender em terras distantes, além de oferecerem advertências de como, para os propósitos da descrição, a realidade deveria ser estruturada em certas categorias conceituais.<sup>20</sup>

Procurando o pitoresco<sup>21</sup>, o diferente, o inusitado, porém dentro dos instrumentos epistemológicos e representativos disponíveis e largamente utilizados, os viajantes chegavam aqui com o olhar doutrinado e com visões pré-concebidas, independentemente do tempo ou das formas de contato com a sociedade, mais especificamente, com relação à grande quantidade de pessoas negras e africanas presentes na cidade. Os relatos produzidos “tinham concepções prévias, muitas vezes geradas pela própria literatura de viagem consumida antes do desembarque no Rio.”<sup>22</sup> E, assim, Sela ilumina a separação e as repetições nos discursos dos viajantes oitocentistas, mostrando como a classificação de diferenças culturais e sociais, através de personagens específicas, deveriam representar o universo que eles observavam. Dessarte, a escolha e “a eleição da legitimidade de algumas figuras como registros plausíveis de uma realidade diversa, ou enquanto boas representantes dos costumes locais, apropriadas justamente para compor cenas pitorescas.”<sup>23</sup>

Contudo, durante muito tempo, a historiografia utilizou esses relatos como fontes para a construção de uma história do Brasil e como instrumento de análise dos processos políticos, econômicos e sociais brasileiros. Esse cenário só foi superado nas

---

<sup>19</sup> SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver: viajantes europeus e escravos africanos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2008, p. 28.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 85.

<sup>21</sup> Segundo Sela, o conceito de pitoresco que vigia durante a virada do século XVIII para o XIX “passou a compreender essencialmente um conjunto de atitudes relacionadas à paisagem, tanto real como representada, que floresceu a partir da segunda metade do século XVIII. Faziam parte da estética pitoresca a imperfeição e a irregularidade. Assim, as cenas pitorescas não eram serenas (como os padrões do ‘belo’) nem inspiravam reverência (como ditavam as representações do ‘sublime’), mas sim repletas de variedades e detalhes curiosos, singulares.” *Ibidem*, p. 155.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 153.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 180.

décadas de 1980/90, quando foram produzidas pesquisas que problematizaram esses olhares estrangeiros, que nos mostram muito mais pontos de vista do que fatos em si<sup>24</sup>. Os relatos dizem respeito a “modos como as culturas se olham e olham as outras, como estabelecem igualdades e desigualdades, como imaginam semelhanças e diferenças, como conformam o mesmo e o outro.”<sup>25</sup>

Em um dos primeiros trabalhos que problematizaram o “olhar branco” sobre a família escravizada, por exemplo, Robert Slenes afirma que a historiografia a partir de 1930 consolidou a imagem de que estava reservada aos escravizados o caráter promíscuo e licencioso, apoiado pelas descrições dos viajantes estrangeiros.<sup>26</sup> Slenes demonstra que, ao contrário do que afirmado e reafirmado por essa geração, as uniões sexuais que duravam cerca de dez anos eram bastante comuns.<sup>27</sup> Defende que, a despeito das noções prévias que embaçaram o olhar dos intelectuais estrangeiros e nacionais sobre a cultura escrava,

[...] os livros dos viajantes [...] são extremamente úteis quando descrevem aspectos da cultura material que são facilmente visíveis e poucos ambíguos (por exemplo, a estrutura, disposição e divisão interna das senzalas nas fazendas visitadas). São muitos menos confiáveis, no entanto, quando opinam sobre a vida íntima de todo um grupo social, ainda mais de um grupo ‘exótico’ como os escravos.<sup>28</sup>

É nesse sentido que se utiliza, neste artigo, os relatos produzidos por alguns viajantes entre 1835 e 1845. Como Slenes indica, as descrições materiais empreendidas pelos intelectuais estrangeiros iluminam diversos ambientes onde os atores sociais desempenharam suas atividades. Respeitando os limites discutidos acima e cotejando com as fontes, pretende-se emoldurar o cenário no qual remadores e barqueiros atuavam Rio; o cotidiano da região portuária; a circulação de faluas, saveiros, escaleres,

---

<sup>24</sup> Ibidem. p. 29.

<sup>25</sup> BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d’O Brasil dos Viajantes. *Revista USP*, São Paulo, v. 30, p. 6-19, jun./ago. 1996 | [www.revistas.usp.br](http://www.revistas.usp.br), p. 10.

<sup>26</sup> SLENES, Robert Wayne Andrew. Lares Negros, Olhares Brancos: Histórias da Família Escrava no Século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 08, n. 16, p. 189-203, mar./ago. 1988 | [www.anpuh.org](http://www.anpuh.org), p. 191.

<sup>27</sup> Ibidem, p. 192.

<sup>28</sup> Ibidem. p. 197. Segundo Silvana Cassab Jeha: “Os escritos de marítimos sobre o Brasil formam um coletivo de testemunhos que, para além das características literárias desiguais, ligariam a história da cidade à história marítima internacional. O conjunto de escritos marítimos recria a história cotidiana das cidades portuárias, a vida costeira e marítima, e demonstra como o Brasil participava, na prática e no sangue dos homens, do capitalismo mundial”. JEHA, Silvana Cassab. *Anphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. Almanack*, Guarulhos, n. 6, p. 110-132, 2º semestre de 2013 | <https://www.scielo.br/j/alm>, p. 51.

botes e canoas entre os diversos pontos de atracação, verificando a importância desse transporte para os moradores, comerciantes e negociantes da cidade.

Com relação ao mundo do trabalho, a utilização desse tipo de documento enquanto fonte já se provou problemática, principalmente se não quisermos restringir a análise aos trabalhadores negros e escravizados. Como se verifica através do trabalho de Eneida Sela e de Robert Slenes, o olhar doutrinado dos viajantes para a observação da população negra, escravizada ou dita livre local e a atuação dessas personagens em determinados tipos de trabalhos urbanos teria obscurecido a atenção ou o registro de outros trabalhadores, brancos ou pardos pobres que atuavam em diversos postos de trabalho espalhados pela cidade. A própria falua surge nos relatos como a principal embarcação de transporte utilizada pelos cidadãos fluminenses, obscurecendo a maciça presença de botes e canoas. A necessidade de mostrar a diferença ou o exótico foi bem demonstrada por Paulo Cruz Terra, ao analisar os carregadores, cocheiros e carroceiros do Rio de Janeiro do século XIX. Problematizando tais relatos, Terra mostrou que

[...] o que importava para os viajantes era mostrar o que havia de diferente e peculiar ao 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 em relatar.<sup>29</sup>

O número de naturalistas, botânicos, cientistas, filósofos que vieram ao Brasil a partir de 1808 e, principalmente, a partir da Proclamação da Independência, foi extenso e diverso.<sup>30</sup> Opta-se, pois, por três viajantes que estiveram na cidade do Rio de Janeiro durante as décadas de 1830 e 1840: Daniel Parish Kidder, Oswald Walters Brierly e Thomas Ewbank. Esses três estrangeiros estiveram de passagem ou por estadia mais longa e produziram seus relatos em um momento político e econômico diferente de outros que por aqui passaram nas décadas de 1810 e 1820. No período em tela, a entrada ilegal de africanos foi muito mais intensa do que em anos anteriores e posteriores e a de portugueses foi gradativa e sistemática.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

<sup>30</sup> Entre outros, ver: PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999; MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

<sup>31</sup> Sobre esses assuntos, ver, respectivamente: PARRON, Tamis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. 2009. 288 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras

Como tantos outros e outras viajantes anteriormente<sup>32</sup>, Daniel Parish Kidder também descreveu a entrada da baía e do porto da cidade com adjetivos hiperbólicos diante da exuberância da natureza que surgia aos olhos. Kidder permaneceu no Brasil durante três anos, de 1837 a 1840; veio em missão religiosa pela igreja metodista estadunidense e teve como incumbência a distribuição de bíblias à população local.<sup>33</sup> A entrada da barra e do porto foi assim descrita:

Em torno circulam navios capitães das esquadras de Inglaterra, França, Estados Unidos e, às vezes, da Rússia, de Portugal e da Áustria. Mais para dentro, ao abrigo dos ventos, está fundeada a frota mercante, reunindo número ainda maior de pavilhões e atestando a diversidade de interesses cuja amplitude se pode medir pela distância geográfica que separa as diferentes nações ali representadas.<sup>34</sup>

Os passageiros que chegavam das viagens transatlânticas ou costeiras atravessavam a barra da baía entre as fortalezas de São João e Santa Cruz e eram levados para os cais no Largo do Paço, ou para o Cais dos Mineiros ou para o Cais Pharroux. A região reunia vários tipos de trabalhadores, como os marítimos, quitandeiras, carregadores, caixeiros, uma vez que o trânsito de passageiros e mercadorias era intenso ao longo do dia. Como os navios não atracavam no cais, eles ficavam fundeados ao largo do litoral, além das ilhas mais próximas como das Cobras, Enxadas e Villegaignon, os passageiros “eram transportados em catraias, e lanchões e canoas que atracavam às várias escadas ou à única rampa do cais”.<sup>35</sup>

Seja qual for a maneira pela qual chegue o viajante ao Rio de Janeiro, geralmente tem que desembarcar em uma catraia, no cais do largo do Paço [...] Nos vários pontos de desembarque o passageiro tem de ser carregado ao dorso do barqueiro ou sujeitar-se a se molhar todo ao saltar em terra. Não só as docas primam pela ausência como ainda, com exceção do serviço de barcas a vapor que liga o Rio de Janeiro a Niterói, do lado oposto da baía, não existe nem sequer simulacro dos meios de que dispomos para estabelecer contato entre os navios e a terra.

---

e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009; SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia de Lima; MATOS, Izilda. *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: CEPESE, 2009.

<sup>32</sup> Entre os mais conhecidos, ver: GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823* (Tradução de Américo Jacobina Lacombe). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956; LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. São Paulo: Livraria Martins, 1942; SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais* (Tradução de Claudio Ribeiro de Lessa). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

<sup>33</sup> KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e Província de São Paulo). São Paulo: Livraria Martins, 1940, nota sobre o autor de Rubens Borba de Moraes.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>35</sup> COARACY, Vivaldo. *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Livraria José Olympio, 1944, p. 53.

Embarcações costeiras, navios mercantes e de guerra permanecem ao largo, ancorados.<sup>36</sup>

As dificuldades de desembarcar eram crônicas e as reclamações, constantes. Não importava se se chegava de falua, bote ou vapor, os passageiros tinham que passar das embarcações para as pontes de atracação e daí chegar até terra firme. Essas pontes eram construídas de madeira e sua manutenção não era frequente, uma vez que as reclamações sobre o estado delas eram constantes junto à Câmara Municipal.<sup>37</sup> As pontes de pedra passaram a ser utilizadas com a introdução do vapor, que exigiu que elas fossem maiores e mais resistentes, com especificações mais detalhadas e fiscalizadas mais detidamente<sup>38</sup>.

Incumbido da sua missão religiosa, o pastor circulou pela cidade e descreveu outros locais de atracação espalhados por ela e por outros pontos da baía. No então chamado Largo da Glória, além de se espantar com a beleza da região, Kidder descreveu o trapiche para a atracação das embarcações que circulavam na região.<sup>39</sup> O circuito de navegação das faluas, escaleres, canoas e botes era grande e abrangia boa parte do litoral da Corte. Além dos ancoradouros acima citados, a região do Caju, São Cristóvão<sup>40</sup>, Botafogo e Catete também guardavam para si os principais itinerários. Das praias dos Mineiros e de D. Manoel ao Valongo (depois Imperatriz), da Prainha e do Pharroux partiam diariamente e em diferentes horários carreiras de embarcações à vela e a remo para a ponta do Caju, Botafogo, Penha, porto de Inhaúma, Paquetá e Ilha do Governador.

Entretanto, as linhas mais valorizadas eram as que ligavam a Ponta do Caju a Botafogo, assim como a chamada, à época, Carreira Diária de São Cristóvão, que ligava esse cais ao Pharroux, passando pelo do Valongo e o da Prainha. Devido à falta de posturas municipais ou imperiais que estabelecessem uma divisão clara e específica para o ancoradouro de embarcações menores, como faluas, botes e canoas, os pontos

---

<sup>36</sup> KIDDER, Daniel P. op. cit., p. 44.

<sup>37</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série embarcações - Códice 57.4.1 - Embarcações. Transportes na cidade do Rio de Janeiro - veículos, embarcações, transportes; Série embarcações - Códice 57.4.11 - Embarcações. botes, lanchas, lancões, faluas, etc.

<sup>38</sup> SANTOS JUNIOR, E. N. (2020). op. cit., p. 264-272.

<sup>39</sup> *Ibidem*, 92.

<sup>40</sup> Kidder relata: “Nesse recôncavo da baía veem-se sempre numerosas embarcações transportando passageiros de um lado para outro. Tomando-se lugar em uma delas, no embarcadouro mais próximo, pode-se em poucos momentos atingir o Saco d’Alferes [...]”. *Ibidem*, p. 136.

de atracação obedeciam à lógica do movimento de cada região, das mais residenciais para a região central da cidade e vice-versa. As Ilhas das Cobras e das Enxadas, por exemplo, eram destinadas à descarga de mercadorias, assim como as de Boa Viagem e Gragoatá para o reparo e limpeza das embarcações.<sup>41</sup>

A movimentada circulação de embarcações na região portuária da cidade não passou despercebida ao inglês Oswald Walters Brierly, que esteve de passagem pelo Brasil por três vezes, em 1842, 1852 e 1867, sempre a caminho da Austrália ou na viagem de retorno. Estudou pintura e, se interessando por assuntos navais, dedicou-se aos estudos de arquitetura naval e navegação. Em dezembro de 1841, partiu para a Austrália como membro da tripulação de uma viagem de negócios de um negociante inglês.<sup>42</sup> Ao ancorar na baía, Brierly se sentiu atraído pelas várias embarcações que presenciou a volta do seu navio.

Não poderia ser melhor calculado para fazer-me sentir tão encantado do que a variedade de embarcações que nos cercou. Os barcos que fazem a travessia no Rio soam os mais graciosos que jamais vi. Eles voam pela baía com finas e leves velas latinas.

São tripulados por pretos, cuja pele brilha ao sol. Os passageiros ficam protegidos por um toldo, que é geralmente pintado de vermelho, contrastando muito bem com o branco das velas e o preto, vermelho e verde dos cascos.<sup>43</sup>

Em outra passagem do seu diário, o artista inglês registrou uma grande quantidade de navios, embarcações mercantes e miúdas em movimento pela baía. Chamou a atenção de Brierly as faluas tão presentes nos relatos de viajantes e nas descrições dos memorialistas.

Graciosas faluas, com suas elevadas velas latinas, suas proas pontiagudas e seus cascos pintados de cores alegres, lotadas de passageiros, arremetiam pela baía a partir do largo do Braganza. Pesados vasos de guerra tremulavam bandeiras de diferentes países; navios mercantes com todas as mastreações possíveis, escunas com aparência de servirem ao tráfico negreiro, canoas e barcos usados para o transporte destinados ao mercado compunham um quadro complementado pelas belas e características torres da cidade de São Sebastião, vistas por cima dessa floresta de navios e da longínqua fumaça dos vapores.<sup>44</sup>

Nos relatos de Thomas Ewbank surgem diferentes pontos de atracação. Desenhista e escritor, nascido na Inglaterra, mas morando nos Estados Unidos desde

---

<sup>41</sup> FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. *Os portos do Rio de Janeiro Colonial*. In: VI Encontro de Geógrafos da América Latina, 1996. Anais do VI Encontro de Geógrafos da América Latina | observatoriogeograficoamericalatina.org.mx. Ver também os viajantes já citados acima.

<sup>42</sup> BRIERLY, Oswald Walters, Sir. *Oswald Brierly: diários de viagens ao Rio de Janeiro 1842-1867*. In: MENEZES, Pedro da Cunha e (Org.). Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2006, p. 20-21.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p. 60-63.

<sup>44</sup> *Ibidem*, pp. 48-49.

1819<sup>45</sup>, queria conhecer o país onde vivia seu irmão e, como estudioso de etnologia e filosofia, interessava-se pelas novidades que ouvira falar das terras brasileiras.<sup>46</sup> Ewbank ficou no Brasil de janeiro a agosto de 1846 e circulou por toda a cidade do Rio de Janeiro, seu recôncavo e deixou registrado sua passagem por alguns pontos de atracação da Corte. No Mercado do Peixe, além das descrições arquitetônicas e de cunho antropológico, o escritor registrou “multidões de barqueiros e canoas” que ficam à espera de aluguel para seus serviços, enquanto faluas carregadas de peixe chegam para abastecer o mercado.<sup>47</sup>

Em outro ponto da cidade, na região da Glória, o viajante registrou as faluas que chegavam com carregamento de cal. Ewbank descreve a embarcação como um barco ligeiro de apenas um mastro, tendo tripulação de apenas dois remadores, um escravo capitão e um outro estivador. Essa descrição de falua não condiz com o que as fontes pesquisadas ou mesmo com a descrição de outros viajantes. Na Praia do Flamengo, o viajante também tomou assento em uma embarcação, agora em um barco tripulado por quatro remadores com destino ao Cemitério dos Ingleses.<sup>48</sup>

Na visita à igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, para a qual também utilizou um barco, ele não informou o número de tripulantes, mas registrou que o capitão era escravo de nação Moçambique e o guarda-cancela era de mesma nação e segue pela descrição de suas características físicas e laborais. Como a maré parecia subir, Ewbank narra que precisaram da ajuda do barqueiro da canoa da irmandade para acessar a praia e o descreve como um “menino amarelo e despido”.<sup>49</sup> Com destino a cidade de Macacu, no recôncavo, o escritor e mais alguns passageiros tomaram lugar em uma “embarcação diminuta” – continua ele: “passamos através de uma série de faluas e canoas, deixando os navios estrangeiros e procuramos as águas superiores da baía.”<sup>50</sup>

---

<sup>45</sup> EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil, ou, Diário de uma visita à terra do cacauzeiro e da palmeira*. São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Ed. Itatiaia, 1976, p. 9.

<sup>46</sup> COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacu (1833-1875)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013, p. 93-94.

<sup>47</sup> EWBANK, Thomas. op. cit., p. 75.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 194. Em outra passagem, Thomas Ewbank descreve as faluas como “formosas canoas, de proas e popas elevadas, e de propulsão rápida e reta, por um único remo. As faluas parecerem-me idênticas em formas e atavios à que singram o Nilo”, p. 195.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p. 197.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 271.

O porto da cidade do Rio de Janeiro, ao longo de todo o XIX, foi o ponto de convergência da produção para exportação e para reexportação, bem como de passageiros, trabalhadoras e trabalhadores de diferentes partes do mundo. Para que as mercadorias e as pessoas circulassem, uma categoria de trabalhadores foi fundamental: os remadores e os barqueiros que atuavam nas praias da cidade. Os dados econômicos dão uma dimensão da quantidade do trabalho e os relatos dos viajantes nos ajudam a visualizar o cotidiano desses trabalhadores. Os diversos tipos de embarcações, de diferentes origens, tamanhos, funções, misturadas aos botes, canoas, catraias, escaleres, faluas e saveiros mostram como o espaço de trabalho dos barqueiros fluminenses na Corte era marcado pela diversidade e mistura heterogênea de pessoas e ofícios, conforme a seguir.

### **Os remadores e os barqueiros das embarcações miúdas<sup>51</sup>**

Todo o movimento apresentado acima, que se dava, em última instância, nas praias da cidade, estava sob a responsabilidade da Câmara Municipal que, até 1845<sup>52</sup>, era a principal instituição de controle, organização e fiscalização das embarcações que se lançavam sobre as águas da baía do Rio de Janeiro, além das muitas outras atribuições, notadamente no que lhe concernia o ordenamento urbano. Então, estar sob os olhos da instituição camarária e, por conseguinte, sob a vigilância – ou a possibilidade dela – do poder municipal era uma rotina para aqueles que se estabeleciam na cidade em atividades culturais, econômicas, sociais ou religiosas. Remadores, barqueiros, quitandeiros e quitandeiras, caixeiros, donos de botequins e boticas, escravizadas e escravizados ao ganho, religiosos, enfim, todas e todos que se estabeleciam economicamente na cidade tinham que acessar a Câmara Municipal para iniciar o seu

---

<sup>51</sup> Os botes e canoas eram chamados assim na documentação municipal.

<sup>52</sup> Nesse ano, foram criadas as capitânicas dos portos através do Decreto nº 358, de 14 de agosto de 1845, quando foi autorizado o estabelecimento de uma repartição em cada província marítima do Império. O regulamento que deu corpo e definiu as atribuições capitânicas dos portos foi publicado em 19 de maio de 1846, através do Decreto nº 447. A partir de então, essas repartições deveriam fazer a polícia do porto, no que dizia respeito ao funcionamento, à limpeza, à profundidade e à segurança dos portos e, principalmente, efetuar a matrícula dos trabalhadores e das embarcações. SANTOS JUNIOR, E. N. (2020), p. 102-104

negócio, começar a trabalhar ou para buscar o que achavam ser de direito ou exigir o que achavam ser os deveres da instituição.<sup>53</sup>

Com relação à circulação das embarcações pelos ancoradouros da cidade, principalmente diante do crescimento do volume de mercadorias que passavam pelo porto do Rio, as autoridades imperiais já vinham sinalizando para a necessidade de um controle mais assertivo. Um exemplo disso é o relatório enviado pela Câmara Municipal à Secretaria de Estado dos Negócios do Império sobre o levantamento das embarcações que andavam a frete pelos portos da Corte. Em janeiro de 1841, esta Secretaria determinou que o Senado da Câmara enviasse ao Ministro da Marinha as “cópias da matrícula, ou alistamento de todas as embarcações miúdas, e suas tripulações empregadas neste porto”. No mês seguinte, a instituição camarária já havia coletado junto ao então fiscal da freguesia de Santa Rita, Bernardo Paes Sardinha, uma lista das chamadas embarcações miúdas, a quantidade de tripulação por embarcação, os proprietários e suas nacionalidades.

**Tabela 1: Embarcações que andam a frete na cidade do Rio de Janeiro**

Freguesia da Candelária			
Embarcação	Quantidade	Tripulação	Nacionalidade
<b>Botes</b>	07	14 (02 por bote)	Brasileiro
<b>Saveiros</b>	42	-	Português
<b>Total</b>	<b>49</b>	-	-
Freguesia de São José			
<b>Botes</b>	03	06 (02 por bote)	Brasileiro
<b>Botes</b>	23	46 (02 por bote)	Português
<b>Botes</b>	01	02 (02 por bote)	Francês
<b>Botes</b>	33	66 (02 por bote)	Árabe

<sup>53</sup> Entre muitos outros, ver: IAMASHITA, Léa. M. Carrer. A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 41-56, 2009 | [www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista\\_agcrj\\_pdf/revista\\_agcrj\\_3.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista_agcrj_pdf/revista_agcrj_3.pdf); MAGALHÃES, Marcelo de Souza; ABREU, Martha Campos; TERRA, Paulo Cruz; (Orgs.). *Os poderes municipais e a cidade: Império e República*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2019; SOUZA, Juliana Teixeira. *A autoridade municipal na Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1840-1889)*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

<b>Botes</b>	04	08 (02 por bote)	Inglês
<b>Botes</b>	02	04 (02 por bote)	Espanhol
<b>Faluas</b>	14	70 (05 por falua)	Brasileiro
<b>Faluas</b>	01	05 (05 por falua)	Português
<b>Total</b>	<b>81</b>	-	-
<b>Freguesia do Engenho Velho</b>			
<b>Botes</b>	14	28 (02 por bote)	Brasileiro
<b>Total</b>	<b>14</b>	-	-
<b>Freguesia de Sant'Anna</b>			
<b>Botes</b>	12	24 (02 por bote)	Português
<b>Botes</b>	24	48 (02 por bote)	Brasileiro
<b>Canoas</b>	04	04 (01 por canoa)	Português
<b>Canoas</b>	01	01 (01 por canoa)	Brasileiro
<b>Total</b>	<b>41</b>	-	-
<b>Freguesia de Santa Rita</b>			
<b>Botes</b>	13	26 (02 por bote)	Brasileiro
<b>Botes</b>	24	48 (02 por bote)	Português
<b>Botes</b>	03	06 (02 por bote)	Sardo
<b>Botes</b>	01	02 (02 por bote)	Napolitano
<b>Canoas</b>	42	42 (01 por canoa)	Brasileiro
<b>Canoas</b>	35	35 (01 por canoa)	Português
<b>Canoas</b>	04	04 (01 por canoa)	Espanhol
<b>Canoas</b>	01	01 (01 por canoa)	Sardo
<b>Barcos</b>	05	-	Brasileiro

<b>Faluas</b>	02	10 (05 por falua)	Português
<b>Total</b>	<b>130</b>	-	-

Fonte: Relatório do Fiscal da Freguesia de Santa Rita<sup>54</sup>

O diligente fiscal fez questão de enfatizar em seu relatório que o levantamento não era um retrato exato de todas as embarcações que andavam a frete pelos portos da Corte. Sardinha alertava aos seus superiores que havia uma boa quantidade de embarcações, botes principalmente, que atuavam sem a devida licença, ou seja, sem o pagamento dos impostos específicos, “o que se torna prejudicial a Sociedade, e a boa arrecadação dos impostos da Nação, e da Câmara Municipal”. Indicava como solução para um controle mais efetivo, que as embarcações apreendidas fossem encaminhadas ao Arsenal de Marinha para que ali “todas aquelas que se encontram sem licença e número, para então ali serem numeradas, e seguir-se novamente o número de um até o número que houver dessas embarcações”.<sup>55</sup>

Somando todas as embarcações, têm-se 164 botes, 42 saveiros, 87 canoas, 17 faluas e 5 barcos, totalizando 315. O total de remadores para essas embarcações somam 514 trabalhadores, sendo 80,73% deles remadores de botes e canoas. A tabela diz respeito ao endereço registrado pelos declarantes e não à área de atuação dessas embarcações. Não havia, por parte da municipalidade, nenhuma disposição legal que determinasse o registro da área de atuação ou a restringisse, com exceção dos navios estrangeiros e de cabotagem, dispostos no Regulamento da Alfândega. Nas licenças emitidas pela Câmara Municipal, os pedidos solicitados diziam respeito à atividade de andar a frete pela baía ou pelos portos da cidade, sem distinção de ancoradouro ou porto mais distante, como fez Antônio Afonso, morador da Rua do Cotovelo, que em 21 de julho de 1841, gostaria de “trazer um bote a frete”<sup>56</sup>. Ou João Baptista Sasso,

<sup>54</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias – 1813-1903. Códice 57.3.11, Demonstração das Embarcações que andam a frete em todo Município, p. 32-35.

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. Pedido de licença de Antônio Afonso, p. 59.

morador de Niterói, que solicitou à Câmara, também em 1841, autorização para andar com seus dois botes pelos portos da baía do Rio de Janeiro.<sup>57</sup>

É importante destacar que a maioria das embarcações em serviço pelos pontos de atracação da Corte e que estavam com a sua situação regularizada junto à Câmara era de tamanho menor, que demandava menos braços na sua condução; logo, menos investimentos. As embarcações miúdas, como as canoas e os botes, que necessitavam de um ou dois remadores totalizavam 79,68% das embarcações em serviço pelo litoral do Rio de Janeiro.

**Tabela 2: Freguesias e Nacionalidades**

	Candelária	São José	Engenho Velho	Santana	Santa Rita	Total
Brasileiros	02	08	14	10	30	64
Portugueses	04	09	-	04	29	46
Franceses	-	01	-	-	-	1
Ingleses	-	01	-	-	-	1
Espanhóis	-	01	-	-	2	3
Sardos	-	-	-	-	3	3
Napolitanos	-	-	-	-	1	1
<b>Total</b>	<b>06</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>65</b>	<b>119</b>

Fonte: Elaboração própria. Relatório do Fiscal da Freguesia de Santa Rita.<sup>58</sup>

O total de trabalhadores e proprietários licenciados somava 119, divididos em 53,78% de brasileiros, 38,66% de portugueses, 2,52% de sardos, 2,52% espanhóis e 0,84% de franceses, ingleses e napolitanos, cada um. Olhando para as freguesias, a que guardava o maior número de proprietários e trabalhadores, com uma maior variedade

<sup>57</sup> Idem. Pedido de licença de João Baptista Sasso, p. 64.

<sup>58</sup> AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Mapa das Embarcações que andam a frete em todo Município do Rio de Janeiro. p. 37-39. Até o fechamento deste texto, o documento estava em restauro no AGCRJ. Esperamos que a equipe de restauração seja bem-sucedida em montar o quebra-cabeças em que se encontra o documento!

de nacionalidades, é a freguesia de Santa Rita, com 54,62% deles, seguida da freguesia de São José, com 16,81%, Engenho Velho e Santana com 11,76% e Candelária com 5,04%. Brasileiros e portugueses concentravam-se nas freguesias mais pobres, como Engenho Velho, Santana e Santa Rita. Franceses, ingleses e espanhóis, em São José; provavelmente, comerciantes ou negociantes.

Nesse sentido, qual seja, a ocupação das freguesias, a da Candelária concentrava os principais logradouros públicos que diziam respeito ao transporte marítimo, como o Arsenal de Marinha e a Alfândega, além do Paço e da Sé, como “era também uma região comercial por definição, açambarcando o grosso comércio importador e exportador, sendo igualmente local preferido para residência dos negociantes”.<sup>59</sup> Era, também, a que continha o maior número de homens ditos livres, juntamente com um grande número de pessoas com maior poder aquisitivo, sendo um indicativo ter nessa freguesia um número de escravizados maior que o de “livres”.<sup>60</sup>

Nessa freguesia, um dos licenciados elencados pelo fiscal como morador da Praia dos Mineiros nº 7 era Bernardo Joaquim de Faria, português, que possuía os 15 dos 42 saveiros de descarga que constam na tabela 1. Ele morava em uma região que congregava grande número de negociantes e casas comerciais, dominada por portugueses. A Praia dos Mineiros e o seu cais eram um dos pontos mais concorridos entre as praias da cidade, para onde afluíam passageiros e mercadorias destinados aos diversos pontos da cidade.

Na freguesia de São José, a praia de Dom Manoel era um tradicional ponto de embarque e desembarque de faluas que dali saíam em direção a diversos ancoradouros, mas atuavam, principalmente, entre a Corte e Niterói. A região reunia casas comerciais, oficinas de artesanato e manufaturas<sup>61</sup>; era densamente ocupada, além de ser uma área de atuação que também se dividia entre “portugueses recém-chegados e libertos e escravos, na maioria africanos”, com um perfil semelhante à freguesia da Candelária.<sup>62</sup>

Na freguesia de Santa Rita estavam a maioria dos trabalhadores e, logo, das embarcações. Lá, estavam divididos, quase igualmente, brasileiros (25,21%) e

---

<sup>59</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 197.

<sup>60</sup> Ibidem. p. 215.

<sup>61</sup> Ibidem, p. 197.

<sup>62</sup> Ibidem. p. 215.

portugueses (24,37%), além de ter uma maior diversidade de nacionalidades, junto com a freguesia de São José. Essa região, atual Porto do Rio, era, à época, o ponto de concentração dos trapiches e dos estaleiros, que se expandiam pelas praias da freguesia e viriam a dominar a paisagem local e determinar as futuras modificações portuárias.<sup>63</sup>

Muitos dos botes e canoas eram de carga e descarga e faziam o transporte das mercadorias dos navios estrangeiros e de cabotagem que chegavam ao litoral da Corte para os diversos pontos de atracação e para os trapiches particulares e de alfândega destinados ao armazém de mercadorias. Uma característica simbólica da freguesia de Santa Rita era, além de ter sido o local do maior mercado de pessoas escravizadas das Américas, o Valongo (extinto em 1831), ser o principal local de desembarque clandestino de imigrantes portugueses que, também ali e nas freguesias da Candelária e São José, eram empregados como mão de obra de comerciantes até quitarem suas dívidas com viagem e hospedagem, o que ajuda explicar uma quantidade tão expressiva de portugueses registrados como donos de embarcações.<sup>64</sup>

Nas freguesias de Santana e do Engenho Velho estavam a maior parte das embarcações pequenas, assim como a preponderância da presença de brasileiros em relação aos de portugueses. De acordo com Luiz Carlos Soares, a partir do censo de 1849, essas freguesias tinham o maior número de brasileiras e brasileiros escravizados, libertos e dito livres.<sup>65</sup> Para Gladys Sabina Ribeiro, na primeira metade do século XIX, essas regiões não eram muito procuradas pelos lusitanos, que prefeririam residir nas regiões centrais, próximos dos patrícios que lhes empregavam. Santana e Engenho Velho não eram freguesias próprias para quem tinha o objetivo de enriquecer.<sup>66</sup> Adiciona-se a este fator, os preconceitos de classe e étnico-raciais que já eram verificáveis à época, pois essas freguesias eram regiões que tinham como perfil uma

---

<sup>63</sup> Sobre esse assunto, ver: CRUZ, M. C. V. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces. *Revista Tempo*, Niterói, v. 8, n.2, p. 1-18, ago/1999 | <https://www.scielo.br/j/tem/>; HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a Modernização Portuária. In: *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 2002; MANTUANO, Thiago. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2015.

<sup>64</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 215.

<sup>65</sup> Conforme tabela V: "População do Município do Rio de Janeiro, por nacionalidade: 1849". In: SOARES, Luiz Carlos Soares. op. cit., p. 367. Ver, também: ABREU, Martha Campos. *"O Império do Divino": festas religiosas e cultura popular no Rio de Janeiro, 1830-1900*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

<sup>66</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 197.

população mais empobrecida, que morava longe da região central e, portanto, expostos a condições de vida ainda mais precárias.

Levando em consideração a constatação de que a maioria dos trabalhadores estavam cadastrados em áreas mais pobres, começar a trabalhar como remador ou barqueiro deveria ser algo que não fosse muito dispendioso. Nesse sentido, esse trabalho exigia, relativamente, pouco investimento e podia ser efetuado sozinho ou com apenas mais um trabalhador. O valor de comercialização das embarcações é difícil de precisar, mesmo assim é possível considerar determinadas informações e inferir algumas conclusões. O imposto pago por um bote ou canoa a frete era o mais baixo na tabela da Câmara, disponível desde 1834, quando passou a arrecadar os impostos que antes eram recolhidos pela Polícia da Corte. As canoas e catraias à frete deveriam pagar \$800 réis, enquanto lanchas a frete e barcos de descarga, pagariam 6\$400 réis. Faluas e escaleres deviam à Municipalidade 2\$400 réis.<sup>67</sup> Os botes não constam especificamente da tabela, mas nas licenças, constava o pagamento do valor de \$800 de imposto, mais o alvará, no valor de 1\$000 réis. Quando a licença era renovada fora do prazo previsto, acrescentava-se à conta mais mil réis de multa.

Em ofício enviado à Câmara Municipal, um fiscal, cuja assinatura está ilegível, pedia informação sobre como proceder com dois botes que ele havia apreendido por não terem licença. Registre-se que o fiscal fez questão de deixar claro que os remadores fugiram ao avistá-lo, abandonando os botes na praia. Essa informação será analisada mais à frente. Sua dúvida era em relação ao processo de arrematação, pois não sabia se aguardava ou se os mandava à leilão, como previam as posturas municipais. Para o fiscal, e essa é a informação que nos interessa agora, não haveria reclamação das embarcações, “visto o nenhum valor dos botes, pois que um deles poderá obter em praça 2\$000 réis e outro 4\$000 ou 6\$000 réis”. O fiscal poderia estar subvalorizando os botes, uma vez que ainda não é possível adivinhar quais eram as suas intenções. Partindo do princípio de que ele buscava cumprir o que estava disposto no Código de

---

<sup>67</sup> AGCRJ. Série Legislativo Municipal (1830-1842) – Códice 16.4.24: Impostos existentes, que outrora eram arrecadados pela Polícia, conforme Artigo 3º, § 1º da Carta de Lei de 3 de outubro de 1834, p. 75v/76.

Posturas, um bote poderia variar, minimamente, entre dois e seis mil réis, incluindo nessa conta os impostos devidos para o tipo de serviço a que se destinava.<sup>68</sup>

Deve-se ainda acrescentar ao valor da embarcação, a quantia relativa à aquisição dos escravizados que a historiografia afirma que trabalhavam exclusivamente nessas embarcações.<sup>69</sup> Segundo Luiz Carlos Soares, o preço de um escravizado de 11 a 40 anos poderia variar entre 160\$000 réis a 560\$000 réis no ano de 1835. Em 1845, esse valor poderia chegar a um conto de réis.<sup>70</sup> Portanto, o investimento inicial de uma empreitada nas águas da baía do Rio de Janeiro podia ser expressivo, caso o empreendedor desejasse adquirir barcos e escravizados. Para uma região que concentrava uma grande quantidade de escravizados e ditos livres, negros ou brancos, além de muitos libertos, dispendiar quantias elevadas com aquisição de embarcações e de cativos para executar o trabalho poderia ser proibitivo, principalmente para trabalhadores que poderiam ter gastado suas reservas com alforrias ou viagens dispendiosas.

Diante disso, é possível asseverar que a maioria dos proprietários que aparecem no mapa com um bote e ou uma canoa eram os próprios condutores das embarcações ou então as dividia com remadores escravizados ao ganho ou alugados, além de empregarem trabalhadores ditos livres, dividindo os ganhos pecuniários.<sup>71</sup> Nesse ambiente, em especial, a linha que separava proprietário de trabalhador era frágil e colocava sob condições de precariedade semelhantes uma diversidade de trabalhadores, resguardando as suas especificidades de classe e étnico-raciais. Como Keila Grinberg demonstra ao analisar as ações de reescravização encontradas na Corte de Apelação do Rio de Janeiro, muitos proprietários e trabalhadores e trabalhadoras escravizados viviam em situações sociais e econômicas muito próximas e os primeiros estavam longe de se constituírem exclusivamente com uma “elite” branca e proprietária de pessoas escravizadas. Muitos, inclusive, eram descendentes de alforriados dos

---

<sup>68</sup> AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Apreensão e arrematação de botes sem licença para venda de quitanda. p. 86.

<sup>69</sup> SANTOS JUNIOR, E. N. *Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2018, p. 93-100.

<sup>70</sup> Conforme a tabela XXII: “Variações dos preços de escravos na Cidade do Rio de Janeiro, de acordo com a idade: 1815-1885”. In: SOARES, Luiz Carlos Soares. op.cit., p. 384.

<sup>71</sup> Sobre o assunto, ver a análise do terceiro capítulo de: BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

séculos XVII e XVIII; o que os distinguiria era a condição jurídica e legal. Se podiam se autodenominar senhores e senhoras de cativos e cativas, não tinham grandes cabedais, pelo contrário. Às vezes, a pessoa ré no processo de escravização era a última propriedade; a última forma de obter uma renda e manter um status de proprietária ou proprietário. Quanto à pessoa cativa, vivia e trabalhava como dita livre – e essa condição tem significado especial se se tem em conta as possibilidades de fuga e esconderijo das praças da Corte. Portanto, trata-se “[...] de pessoas que frequentam os mesmos lugares, têm amigos em comum, falam a mesma língua”.<sup>72</sup>

### **Precarização da liberdade e do trabalho escravizado e dito livre no Rio de Janeiro oitocentista**

Uma variedade de recortes de classe, etnias, nacionalidades entrelaçava-se no mercado de trabalho marítimo do litoral da cidade do Rio de Janeiro e tais entrelaçamentos eram recortados por compulsões e coerções econômicas e não-econômicas específicos que possibilitam aprofundar em complexidade o mercado de trabalho carioca, a partir das possibilidades que as origens dos remadores e barqueiros apresentam como pontos de reflexão e análise.

No Rio de Janeiro, desde a promulgação das posturas municipais, o controle sobre a população não-branca era explícito e exercido com assertividade. Com relação aos ajuntamentos, por exemplo, era proibida a reunião de pessoas “[...] com tocatas e danças [...]” em “[...] casas de bebidas, Tavernas [...]”. Pessoas cativas não podiam demorar nos estabelecimentos de vendas ou jogar em espaços públicos, sob a pena de pagamento de multa ou prisão em caso de reincidência<sup>73</sup>. Já em meados do século, as posturas ficaram mais explícitas, proibindo “[...] todos e quaisquer ajuntamentos, tocatas, danças e palavras ofensivas da moral pública”<sup>74</sup>, e mais específicas, incluindo a

---

<sup>72</sup> GRINBERG, Keila. Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil imperial. In: CARVALHO, J. M.; NEVES L. M. B. P. (Orgs.). *Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro civilização brasileira, 2009, p. 429-430.

<sup>73</sup> AGCRJ. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1830, Título Sexto, §8º ao 12º.

<sup>74</sup> Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara. Rio de Janeiro: Emp. Typ. Dous de Dezembro, 1854. Regulamento da Praça do Mercado apresentado em sessão da mesma Ilustríssima Câmara de 17 de novembro de 1843, Art. 33. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/3880>. Acessado em: 17 nov. 2020.

proibição sobre “[...] batuques, cantorias e danças de pretos [...]”<sup>75</sup>. O controle sobre a circulação e os ajuntamentos se estendia também a determinados grupos de trabalhadores, como os marinheiros, que eram proibidos de ficarem em terra à noite<sup>76</sup> ou fazer qualquer tipo de reunião em tavernas ou praias<sup>77</sup>.

O aumento de posturas mais específicas, especialmente com relação às pessoas escravizadas é, segundo Paulo Terra – concordando com Ynaê Lopes Santos –, um reflexo da conjuntura política no contexto do Regresso que se por um lado aumentou sistematicamente o comércio ilegal de africanas e africanos, por outro, recrudescceu os instrumentos de controle sobre essas pessoas e seus descendentes.<sup>78</sup> Tal recrudescimento operou um impacto direto sobre a precarização da liberdade de pessoas negras e pardas “livres” em todo o século XIX.

De acordo com Sidney Chalhoub, na cidade do Rio de Janeiro, misturava-se medo e euforia pelo descontrole do comércio ilegal. Além desses fatores, a apreensão com os possíveis desdobramentos da revolta dos Malês, ocorrida em Salvador em 1835, contribuía para o aumento do controle sobre as pessoas “de cor”<sup>79</sup>. A partir de então, construiu-se o que Chalhoub chama de pressuposto “queiroziano”, em que “[...] todo preto – e muitos pardos também – era escravo até prova em contrário”, transferindo para a pessoa negra a obrigação de provar a sua condição jurídica de “livre”<sup>80</sup>.

A escalada do controle sobre as pessoas não brancas, negras e pardas, não foi exceção da Corte e se reproduziu em diferentes regiões. Na Bahia, com mais força após 1835, a circulação e as festas religiosas da população africana sofreram uma série de restrições através das posturas municipais e de editais da polícia que, além de servirem para “disciplinar, controlar, reprimir”, objetivava, mais diretamente, “[...] impedir que os escravos abandonassem o trabalho pelo batuque, além de tolher distúrbios – que

---

<sup>75</sup> Ibidem. Título Décimo, §28.

<sup>76</sup> Ibidem. Título Décimo, §27.

<sup>77</sup> O Capitão do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro foi cobrado algumas vezes pelo Ministro da Marinha e pelo Chefe de Polícia da Corte para resolver ajuntamentos de marinheiros estrangeiros e nacionais no cais dos Mineiros, no Pharoux e na Prainha. Arquivo Nacional, Série Marinha. Fundos XM-1075, 1076, 1077 e 1092.

<sup>78</sup> TERRA, Paulo Cruz. Câmaras Municipais no Império: as posturas municipais do Rio de Janeiro sobre o trabalho (1830-1838). In: MAGALHÃES, Marcelo de Souza; ABREU, Martha Campos; TERRA, Paulo Cruz; (Orgs.). *Os poderes municipais e a cidade: Império e República*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2019, p. 168.

<sup>79</sup> CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 56.

<sup>80</sup> Ibidem, p. 107-108.

muitas vezes levavam a ferimentos, mortes, prejuízo senhorial – entre eles”<sup>81</sup>. Em Recife, os ajuntamentos de escravizados em casas comerciais foram as principais ocorrências nas posturas municipais e na documentação policial<sup>82</sup>. De maneira semelhante, verifica-se o mesmo processo em Teresina, onde os “ajuntamentos de pretos” eram a principal razão das ações coercitivas institucionais<sup>83</sup>, ou em Desterro, que também restringia a circulação e a presença de pessoas não brancas escravizadas e libertas em determinados lugares a partir das posturas municipais<sup>84</sup>.

Nesse sentido, estabeleceu-se um cenário no qual lutas constantes e complexas foram estabelecidas para ressignificar a liberdade para aqueles que deveriam ser “livres” pela sua origem nacional e pela cor da sua pele. A liberdade de ir e vir e de conseguir determinados trabalhos se dava em oposição e em função daquelas restrições impostas àquelas pessoas. As variadas formas de configuração das relações de trabalho traduziram-se em diferentes maneiras de coerção, dando complexidade às noções de “liberdade” de trabalho que essas personagens estavam sujeitas. O conceito de trabalho livre coloca em debate questões econômicas, não-econômicas e políticas sobre a organização da força de trabalho e marca indelevelmente a experiência de vida dos trabalhadores que viviam da vida marítima nas praias da cidade do Rio de Janeiro.

Dessarte, exemplos de “homens livre pobres”<sup>85</sup>, os imigrantes portugueses que aportaram na cidade durante o mesmo período sofreram constrangimentos econômicos e não-econômicos na exploração da sua força de trabalho e na percepção de sua liberdade. O trabalhador português pobre, recém-chegado, deparava-se com uma sociedade dominada pelas práticas consolidadas com a escravidão. A própria viagem até

---

<sup>81</sup> REIS, João José. Tambores e temores: a festa negra na Bahia na primeira metade do século XIX. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira da (Org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002, p. 118.

<sup>82</sup> MAIA, Clarissa Nunes. *Sambas, Batuques, Vozérias e Farsas Públicas: O controle social sobre os escravos em Pernambuco (1850-1888)*. *Clio, Revista de Pesquisa Histórica*, Recife, v. 16, n. 1, p. 65-73, jan./dez./1996 | <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/index>.

<sup>83</sup> SILVA, Mairton Celestino da. *Batuque na Rua dos Negros: cultura e polícia na Teresina da segunda metade do século XIX*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008, p. 98-100.

<sup>84</sup> POPINIGIS, Fabiane. "Aos pés dos pretos e pretas quitandeiras": Experiências de trabalho e estratégias de vida em torno do primeiro Mercado Público de Desterro (Florianópolis) e seus arredores 1840-1890. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 46, p. 193-226, 2012 | <https://www.scielo.br/j/afro/>, p. 222-223.

<sup>85</sup> Para uma crítica recente a esse conceito, ver: NASCIMENTO, A. P. Trabalhadores negros e o “paradigma da ausência”: contribuições à História Social do Trabalho. *Estudos Históricos* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 29, n. 59, p. 607-626, setembro-dezembro/2016 | <https://www.scielo.br/j/eh/>.

as terras brasileiras, muitas vezes, era realizada em navios negreiros. Segundo Alencastro,

[...] geralmente ladeados por cativos no labor dos campos, os engajados coabitam com escravos nas senzalas e são por vezes controlados por escravos-feitores. Na cidade, e especialmente nas fábricas de charuto, onde imigrantes menores de idade são correntemente empregados, as condições de trabalho são duras.<sup>86</sup>

Os imigrantes clandestinos vinham sob a proteção de comandantes e pilotos que arcavam com parte do custo da viagem. Eles eram cadastrados na tripulação dos navios depois de terem obtido créditos em Portugal. O restante da viagem era pago por contratadores brasileiros, a quem ficavam presos por dívida. Segundo Gladys Sabina Ribeiro, “muitos desses pobres indivíduos eram contratados por seus próprios patrícios, passando-lhes a dever dinheiro e certa obediência pela ‘proteção’ dispensada”.<sup>87</sup> As tentativas governamentais de censos e convocações para cadastramento ocorriam em momentos políticos delicados e desfavoráveis aos trabalhadores lusos clandestinos que viviam sob a sombra da expulsão.<sup>88</sup>

Assim, e de acordo Ribeiro, o mercado de trabalho no Rio de Janeiro oitocentista foi pautado pelas disputas entre negros escravizados, libertos e ditos livres e portugueses imigrados legal ou ilegalmente.

Acreditamos ter existido no Rio de Janeiro uma espécie de segmentação do mercado, tornando-o também gradativamente hierarquizado. As disputas pelos melhores empregos transformaram-se em questões raciais e de classe. Muito possivelmente, os portugueses reservavam para si as melhores oportunidades, inclusive porque aparecem com algum verniz de alfabetização na documentação, marginalizando os libertos e os escravos, nesta ordem.<sup>89</sup>

Uma situação de ilegalidade reduzia brasileiros e portugueses; brancos, negros, pardos “livres” à uma situação de fragilidade social, econômica e política, formando um caldeirão heterogêneo, étnico e nacional frente às novas configurações econômicas fomentadas pela expansão do capitalismo. Na cidade do Rio de Janeiro, as divisões surgiram na busca da transposição da situação ilegal para a legal, no qual as diversas categorias circunscritas disputaram intensamente os espaços públicos de trabalho e exercício da cidadania, a partir de um conjunto de leis que vinham limitando o cotidiano

---

<sup>86</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos* (São Paulo), São Paulo, n. 21, julho de 1988 | <http://novosestudos.com.br>, p. 44.

<sup>87</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 189.

<sup>88</sup> *Ibidem*. p. 191.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p. 207.

de uns e ampliando o de outros.<sup>90</sup> A luta pela liberdade, e pela cidadania que dela emanava, foi expressão essencial na experiência de pessoas ditas livres e escravizadas. Para estas, a escravidão já dava o tom da exploração da sua força de trabalho. Se liberta ou livre, o perigo da escravização ilegal foi constante e opressor.

### **Considerações finais**

As transformações engendradas pela expansão e consolidação de um sistema de trocas de mercadorias transnacional e o aumento da importância do Império brasileiro no mercado de exportação de commodities para o Norte global operaram mudanças significativas nas dinâmicas econômicas, políticas e sociais internas. Pontos fulcrais desse sistema, as cidades portuárias eram lugares de circulação de mercadorias, pessoas e experiências que as influenciavam diretamente. O Rio de Janeiro e a sua região portuária foram pontos de convergência desses fatores e não escaparam das consequências dessas novas dinâmicas, especialmente os trabalhadores que possibilitavam que esse movimento, em escala local, pudesse continuar funcionando.

No que tange o trabalho na baía do Rio de Janeiro, o que se verifica é que ser remador significava ter a possibilidade de conseguir trabalho relativamente rápido em meio à quantidade de embarcações demandavam, cada vez mais, o traslado de mercadorias e pessoas. Para esse serviço, era possível começar a trabalhar sem despendar uma grande quantia de dinheiro e fazer isso distante da vigilância institucional e privada, que podia favorecer tanto escravizados fugidos, como africanos “livres”, libertos ou imigrantes ilegais. Se se leva em consideração que nas principais freguesias havia uma presença significativa dessas personagens e que elas precisavam trabalhar e amealhar seus pecúlios com relativa rapidez e com o mínimo de segurança.

O serviço realizado por remadores e barqueiros era executado, na sua maioria, por uma população empobrecida que atuava numa linha tênue entre legalidade e

---

<sup>90</sup> O caso dos comerciários da cidade do Rio de Janeiro durante o século XIX, que tinham um forte componente luso, é ilustrativo das maneiras como a força de trabalho dos portugueses foi mercantilizada. De acordo com Fabiane Popinigis, esses atores sociais se utilizaram dos mecanismos paternalistas da sociedade para reivindicarem e agirem pelos seus interesses. Essa autora demonstrou as condições precárias desses trabalhadores a partir das suas lutas pela diminuição das horas de trabalho e pelo fechamento das portas aos domingos. Ver: POPINIGIS, Fabiane. *“Operários de casaca”?* Relações de trabalho e lazer no comércio carioca na virada dos Séculos XIX e XX. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

ilegalidade; entre liberdade e cativeiro. Ser proprietário de uma embarcação não significou, necessariamente, não ser trabalhador ou vice-versa, ou seja, não executar o serviço diretamente. Tanto para escravizados ou “livres”, trabalhar em embarcações e circular pelas praias significava a possibilidade da autonomia, mas esta tinha pesos distintos a depender da origem nacional ou étnico-racial. Nesse sentido, a experiência de trabalho e de vida nesse ambiente carrega em si subjetividades tantas que ainda precisam ser deslindadas mais profundamente. Por outro lado, é possível assegurar que o trabalho marítimo pelos ancoradouros da baía do Rio de Janeiro foi o cenário ideal para trabalhadores que precisavam conseguir uma renda rápida, sem custos muito elevados, que já possuíssem os conhecimentos específicos sobre a prática de um ofício ou a força física necessária e, principalmente, pudessem fugir de maneira rápida do controle e fiscalização da municipalidade ou dos agentes privados.

### **Referências bibliográficas**

#### Fontes

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série Embarcações: Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias – 1813-1903. Códice 57.3.11.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série embarcações - Códice 57.4.1 - Embarcações. Transportes na cidade do Rio de Janeiro - veículos, embarcações, transportes.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série embarcações - Códice 57.4.11 - Embarcações. botes, lanchas, lancões, faluas, etc.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série Legislativo Municipal (1830-1842) – Códice 16.4.24: Impostos existentes, que outrora eram arrecadados pela Polícia.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1830.

Arquivo Nacional, Série Marinha. Fundos XM-1075, 1076, 1077 e 1092.

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara. Rio de Janeiro: Emp. Typ. Dous de Dezembro, 1854.

#### Bibliografia

ABREU, Martha Campos. *“O Império do Divino”*: festas religiosas e cultura popular no Rio de Janeiro, 1830-1900. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1996.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos São Paulo*, São Paulo, n. 21, jul. 1988 | <http://novosestudos.com.br>.

\_\_\_\_\_. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d'O Brasil dos Viajantes. *Revista USP*, São Paulo, v. 30, jun./ago. 1996 | [www.revistas.usp.br](http://www.revistas.usp.br).

BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848* (Tradução de Maria Beatriz Medina). Rio de Janeiro: Record, 2002.

BRIERLY, Oswald Walters, Sir. *Oswald Brierly: diários de viagens ao Rio de Janeiro 1842-1867*. In: MENEZES, Pedro da Cunha e (Org.). Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2006.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, 1998.

COARACY, Vivaldo. *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Livraria José Olympio, 1944.

COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacu (1833-1875)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

CRUZ, M. C. V. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces. *Revista Tempo*, Niterói, v. 8, n.2, p. 1-18, ago/1999 | <https://www.scielo.br/j/tem/>.

\_\_\_\_\_. O Cais do Porto no crivo da política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República. In: \_\_\_\_\_; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. (Orgs.) *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016.

DUNLOP, Charles Julius. *Os meios de transportes do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1972.

EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil, ou, Diário de uma visita à terra do cacauero e da palmeira*. São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Ed. Itatiaia, 1976.

FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. *Os portos do Rio de Janeiro Colonial*. In: VI Encontro de Geógrafos da América Latina, 1996. Anais do VI Encontro de Geógrafos da América Latina | [observatoriogeograficoamericalatina.org.mx](http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx).

GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzala no Rio de Janeiro, século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

GRINBERG, Keila. Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil imperial. In: CARVALHO, J. M.; NEVES L. M. B. P. (Orgs.). *Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro civilização brasileira, 2009.

HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a Modernização Portuária. In: *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 2002.

IAMASHITA, Léa. M. Carrer. A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 41-56, 2009 | [www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista\\_agcrj\\_pdf/revista\\_agcrj\\_3.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista_agcrj_pdf/revista_agcrj_3.pdf).

JEHA, Silvana Cassab. Amphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Almanack* (São Paulo), Guarulhos, n. 6, p. 110-132, jul./dez. 2013 | <https://www.scielo.br/j/alm>.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e Província de São Paulo). São Paulo: Livraria Martins, 1940.

LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo*. Ensaio para uma História Global do Trabalho (Tradução de Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres). Campinas: Ed. da Unicamp, 2013.

LOPES, Divaldo de Aguiar. *A ligação marítima entre Niterói e o Rio de Janeiro: subsídios para a história*. Niterói: Sociedade de Amigos do Centro de Memória Fluminense, 2003.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil* (Tradução de Milton da Silva Rodrigues). São Paulo: Livraria Martins, 1942.

MAGALHÃES, Marcelo de Souza; ABREU, Martha Campos; TERRA, Paulo Cruz; (Orgs.). *Os poderes municipais e a cidade: Império e República*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2019;

MAIA, Clarissa Nunes. *Sambas, Batuques, Vozérias e Farsas Públicas: O controle social sobre os escravos em Pernambuco (1850-1888)*. *Clio, Revista de Pesquisa Histórica*, Recife, v. 16, n. 1, p. 65-73, jan./dez. 1996 | <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/index>.

MANTUANO, Thiago. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2015.

MARCONDES, Renato Leite. *Diverso e Desigual: o Brasil escravista na década de 1870*. São Paulo: FUNPEC-Editora, 2009.

MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

NASCIMENTO, A. P. Trabalhadores negros e o “paradigma da ausência”: contribuições à História Social do Trabalho. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 29, n. 59, p. 607-626, setembro/dezembro, 2016 | <https://www.scielo.br/j/eh/>.

NORONHA SANTOS, F. A. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. V. II. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio, 1934.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. 2009. 288 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

\_\_\_\_\_. *A política da escravidão na era da liberdade: Estados Unidos, Brasil e Cuba, 1787-1846*. 2015. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

POPINIGIS, Fabiane. *“Operários de casaca”?* Relações de trabalho e lazer no comércio carioca na virada dos Séculos XIX e XX. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

\_\_\_\_\_. "Aos pés dos pretos e pretas quitandeiras": Experiências de trabalho e estratégias de vida em torno do primeiro Mercado Público de Desterro (Florianópolis) e seus arredores 1840-1890. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 46, p. 193-226, 2012 | <https://www.scielo.br/j/afro/>.

PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999.

REIS, João José. Tambores e temores: a festa negra na Bahia na primeira metade do século XIX. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira da (Org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Tradução de Claudio Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

SANTOS JUNIOR, E. N. *Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2018.

\_\_\_\_\_. *Uma “floresta” de conflitos, disputas e negociações: a Capitania do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro e a sobreposição de jurisdições no processo de centralização administrativa dos portos (1846-1874)*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.

SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver: viajantes europeus e escravos africanos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2008.

SLENES, Robert Wayne Andrew. Lares Negros, Olhares Brancos: Histórias da Família Escrava no Século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 08, n. 16, p. 189-203, mar./ago. 1988 | [www.anpuh.org](http://www.anpuh.org).

SILVA, Mairton Celestino da. *Batuque na Rua dos Negros: cultura e polícia na Teresina da segunda metade do século XIX*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

SOARES, Luiz Carlos Soares. *O “Povo da Cam” na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj 7Letras, 2007.

SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia de Lima; MATOS, Izilda. *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: CEPES, 2009.

SOUSA, José Antônio Soares de. *Da Vila Real da Praia Grande à Imperial Cidade de Niterói*. Niterói, RJ: Fundação Niteroiense de Arte, 1993.

SOUZA, Juliana Teixeira. *A autoridade municipal na Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1840-1889)*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

\_\_\_\_\_. Câmaras Municipais no Império: as posturas municipais do Rio de Janeiro sobre o trabalho (1830-1838). In: MAGALHÃES, Marcelo de Souza; ABREU, Martha Campos; TERRA, Paulo Cruz; (Orgs.). *Os poderes municipais e a cidade: Império e República*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2019.

TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão*. Trabalho, capital e economia mundial. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: EDUSP, 2011.

Recebido em 10 de outubro de 2021  
Aprovado em 6 de janeiro de 2022