

“MARÍTIMO DE PROFISSÃO”: AS MATRÍCULAS DE MARINHEIROS E A HISTÓRIA MARÍTIMA DE PORTUGAL E SEUS DOMÍNIOS NOS SÉCULOS XVIII E XIX¹

 *Jaime Rodrigues*^{2,3}

RESUMO

Este estudo apresenta os registros de matrículas de navios mercantes que saíram de Lisboa entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas de século XIX. Destaco o potencial dessa fonte para estudos sobre circulação dos marítimos. Entre outros temas, a fonte permite: um inventário de cargos e funções a bordo; estabelecer o tempo de experiência e a idade dos indivíduos quando começavam nas profissões marítimas; relacionar tipos de embarcações, rotas, tamanho da tripulação e tempo de viagem; estabelecer as diferenças de naturalidade, condição social, idade, treinamento e experiência dos marinheiros.

PALAVRAS-CHAVE

História marítima – marinheiros – história social do trabalho.

1 Na transcrição das fontes com as quais lidei neste texto, contei com o auxílio de Celeste Baumann, Giorgia Burattini, Ester Dantas Reis Nunes (Unifesp) e Nuno Falcão (Universidade do Porto). A pesquisa foi financiada, entre 2011 e 2015, pela FAPESP e pela CAPES.

2 Universidade Federal de São Paulo (Unifesp). Guarulhos – SP – Brasil.

3 Doutor em História pela Unicamp. Pós-doutorado pela Universidade do Porto. Departamento e programa de pós-graduação em História, da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo (EFLCH/Unifesp).

“SEAFARER BY PROFESSION”: ENROLLMENTS OF SEAMEN AND THE MARITIME HISTORY OF PORTUGAL AND ITS DOMAINS IN 18TH AND 19TH CENTURIES

 *Jaime Rodrigues*

ABSTRACT

The study presents the *Crews of Enrollment Records* of merchant ships that left from Lisbon between the second half of the 18th century and the first decades of the 19th century. I highlight the potential of the source to the studies about circulation of seafarers. Among other topics, this source allows to make: an inventory of positions and functions on board; to establish the time of experience and age of the individuals when they beginning in professions of the sea; to establish relationships among types of vessels, routes, crew size and travel time; to establish the differences of naturalness, social condition, age, training and experience of the seamen.

KEYWORDS

Maritime History – seafarers – social history of labor.

De muitas formas, esta pesquisa dialoga com o livro *De costa a costa*⁴, particularmente naqueles capítulos em que se investigam as tripulações dos navios negreiros no trânsito entre Angola e o Rio de Janeiro, de fins do século XVIII a meados do século XIX. Ali, discutem-se temas sobre os quais ainda há um grande desconhecimento, sobretudo no que se refere a aspectos da vida dos trabalhadores do mar: as formas de recrutamento, as rotas, a hierarquia a bordo, os cargos e as funções de oficiais e marinheiros comuns, os valores e as formas de negociação dos pagamentos, os tipos de navios e rotas e suas relações com o tamanho das tripulações, a saúde e a mortalidade dos marinheiros, a rígida disciplina existente nas embarcações, as deserções, a naturalidade e a língua dos tripulantes, a mobilidade no espaço como elemento central da cultura marítima, a variação etária de oficiais e trabalhadores e as práticas religiosas dos homens do mar, entre outros.

Nos últimos anos, minhas preocupações deixaram de se concentrar exclusivamente nas armações negreiras. Mas a orientação geral permanece, ou seja, a opção de praticar a história vista desde baixo, entendida como processo e em perspectiva relacional, considerando que as relações entre as partes impõem condicionamentos mútuos à ação dos sujeitos históricos. A inspiração vem das análises de autores como Eric Hobsbawm, particularmente quando ele tratou da história dos movimentos populares.

Para o que pretendo aqui, não há um conjunto de fontes previamente definido, à espera do historiador. Nas palavras de Hobsbawm, “o historiador dos movimentos populares descobre apenas o que está procurando, não o que já está esperando por ele”, e toma como exemplo as fontes cartoriais, às quais os historiadores sociais costumavam ser refratários e que já pareciam esgotadas em razão do amplo desenvolvimento da Demografia Histórica: “quando os historiadores sociais passaram a procurá-los [os registros paroquiais], e

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

se desenvolveram técnicas para analisá-los, verificou-se que incríveis descobertas poderiam ser feitas"⁵. Lidando com dados seriais e demográficos por excelência, não pretendo praticar demografia histórica, história demográfica ou história das populações, mas sim dar andamento a uma historiografia na qual vários métodos podem ser manejados pelo historiador social para lidar com demografia e parentesco, ultrapassando essas dimensões da sociabilidade e incluindo classes, grupos sociais, categorias profissionais e relações específicas de produção como objetos de análise. Como pontuou o historiador britânico: "O interesse principal da demografia para os historiadores sociais reside no seu esclarecimento de certos aspectos da estrutura e comportamento da família, das trajetórias de vidas pessoais em períodos distintos, e das mudanças intergeracionais"⁶.

Nessa perspectiva, os líderes, os eventos e as instituições vistos das alturas do poder instituído adquirem outra dimensão, na medida em que tomamos as pessoas comuns, a vida social e os embates do mundo do trabalho como objetos de estudo, tentando entender a história e a política a partir de personagens não necessariamente exemplares ou bem posicionados nos espaços reconhecidos de poder, mas cuja experiência possa ser entendida como coletiva, a partir da pesquisa empírica.

Neste texto, o foco é a experiência daqueles que vivenciaram o mundo do trabalho marítimo, incluindo homens livres e escravos. Em meio a essa experiência, os trabalhadores do mar teriam elaborado uma cultura e um saber que lhes permitia mover-se para além do envolvente mundo do trabalho que construíram e onde estavam inseridos. Eles não eram sujeitos com uma tarefa histórica pré-determinada. Procuo entendê-los em seu tempo e espaço e dar à sua experiência uma inteligibilidade histórica.

5 HOBSBAWM, Eric. A História de baixo para cima. In: _____. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 220. Publicado originalmente em 1985.

6 Idem. Da história social à história da sociedade. In: _____. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 96.

Para tanto, fiz uma coleta sistemática dos dados existentes nos *Registros de matrículas de equipagens* de navios mercantes em circulação entre Lisboa e os portos lusos da América, África e Ásia entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do XIX. O objeto são os tripulantes da marinha mercante em trânsito pelos diferentes domínios portugueses, com vistas a construir uma história social dos homens do mar. Alguns resultados da investigação encontram-se publicados⁷ e a intenção é dar prosseguimento à pesquisa, a partir de uma base de dados com registros de cerca de 28 mil trabalhadores marítimos entre 1767 e 1828.

Sistematizando os dados contidos nessa fonte, aponto as indagações que norteiam a pesquisa. Algumas hipóteses encontram suporte empírico mais consistente, enquanto outras ainda dependem de investigação e do cruzamento com documentos de tipologias variadas, tais como a correspondência com administradores coloniais, processos judiciais e relatos de viajantes.

As informações foram sistematizadas em dois grandes núcleos: o primeiro, onde se inserem os dados do documento, do navio e da rota; o segundo, em que se inserem os dados dos indivíduos. Os campos referentes aos documentos são os seguintes: nome do arquivo; cota (número e nome do livro, maço e/ou caixa); fundo/série (em geral, os livros só têm o nome do fundo; os maços e as caixas, com documentos avulsos, trazem o nome da série também); nome do documento (nos

7 Ver: RODRIGUES, Jaime. "Embarca agora a primeira vez": marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 9, p. 15-30, 2015; Idem. Circulação atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *História*, Franca, n. 34, p. 128-145, 2015; Idem. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso brasileira, séculos XVIII e XIX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 22, p. 295-324, 2015; Idem. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760-c.1825. *Almanack*, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, 2013; Idem. Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c. 1760-c. 1825). *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, n. 7, p. 9-35, 2013; Idem. Mariners-slavers and slave ships in Atlantic, 18th and 19th centuries: the perspective of captives and the slaveholders logic. *Africana Studia*, Porto, n. 18, p. 205-222, 2012. Parte desses artigos foi reunida em RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.

livros, o nome é dado pelo escrivão nas páginas de abertura; nos maços e nas caixas, o nome difere para cada documento avulso); nome do navio; tipo de navio; número de tripulantes embarcados (quase sempre a lista é numerada, quando não atribui um número, pela ordem de matrícula); rota (ponto de partida, escalas e ponto de chegada); local de partida; local de destino e data do despacho.

Quanto aos indivíduos, os campos registram: o número de entrada, o nome do tripulante; a naturalidade (freguesia, vila, cidade, bispado, arcebispado); a naturalidade atribuída (província); idade; tempo de embarque (em anos ou quantidade de viagens já feitas); nome do pai; nome da mãe; cor; condição social (escravo, liberto, forro – quando não se mencionam essas condições, deduzi serem homens livres –); função a bordo; estado civil; descrição física e observações.

Um ímpeto estatal de produção de registros sobre os indivíduos pode ser notado em Portugal na segunda metade do século XVIII. Diversos historiadores chamaram a atenção para a profusão de leis e regulamentos editados no reinado de D. José I, com providências múltiplas e oriundas do governo sob as ordens de Sebastião José de Carvalho e Melo, então Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal. Naquela altura, legislava-se abundantemente sobre o comércio, as finanças da monarquia, as artes fabris e também acerca de muitos assuntos relacionados aos domínios coloniais⁸.

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

8 AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e sua época*. São Paulo: Alameda, 2004; FALCON, Francisco. *A época pombalina*. São Paulo: Ática, 1982; MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996; MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Portugal*. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2008.

por marinheiro, grumete ou moço, ou debaixo de qualquer outro pretexto, pessoa alguma que se não a legitime, mostrando a identidade da sua pessoa e de seus pais e pátria, e justificando que é da profissão marítima e que tem residido dentro neste Reino pelo menos três anos contínuos e sucessivos⁹.

Quem mentisse sobre sua condição estaria sujeito a seis anos de degredo em Angola e “inabilidade” para navegar ou exercer qualquer emprego no Real Serviço¹⁰. Essa espécie de reserva de mercado de trabalho para marujos portugueses não era novidade no Reino. As Ordenações Filipinas já proibiam esses homens de se empregarem em “nenhumas navegações, nem Armadas [...] fora de nossos Reinos e Senhorios”, pois “em nossos Reinos têm bem em que ganhar suas vidas em nossas Armadas e navegações, não há razão que sendo nossos naturais, façam em outra parte as ditas navegações”¹¹. Nova, portanto, era a forma de controle da circulação das gentes: a partir de 11 de maio de 1767, começaram a ser feitas listas das tripulações “com os nomes, idades e sinais dos nelas contidos”¹². Como parte dessas formas de controle, destaco os *Registros de matrículas* para estudos sobre a história marítima e a circulação dos indivíduos entre as partes dos domínios portugueses¹³.

9 JUNTA DO COMÉRCIO (JC). *Livro 1 – Matrículas das equipagens dos navios (1767-1768)*. Termo de abertura. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT). Lisboa, Portugal.

10 *Ibidem*.

11 ALMEIDA, Candido Mendes de (Comp. e Ed.). *Código Philippino, ou Ordenações e leis do Reino de Portugal*: recopiladas por mandado d’El-Rey D. Philippe I. Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870. p. 1247.

12 JC. Op. Cit.

13 A matrícula geral dos marinheiros não era exatamente uma novidade da época pombalina, na medida em que a Resolução de 1622 já havia estabelecido sua obrigatoriedade. Seu caráter serial, porém, pode ser comprovado a partir da criação da Junta do Comércio, em 1755. Ver: CRUZ JUNIOR, A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002. p. 159.

Aos estrangeiros estava praticamente vedada a participação nas equipagens lusas nesse período, o que traz um indicador importante para refletir sobre a cultura desses marinheiros em termos linguísticos e religiosos. Isso possibilita um diálogo historiográfico com autores focados nas marinhas anglófonas, por exemplo, que destacam o internacionalismo como uma característica emblemática nesses ambientes¹⁴.

Seguindo as instruções legais, as matrículas de tripulantes de navios mercantes começaram a ser feitas no Reino de Portugal e nos portos coloniais¹⁵. As primeiras matrículas datam de 1767 e os registros prosseguiram até ao menos 1834, sob a responsabilidade da Junta do Comércio, que fazia as matrículas no porto de Lisboa, remetendo cópia desses documentos aos capitães para que estes as entregassem nas escalas e no porto de destino final, onde eram conferidas e reemitidas – muitas vezes eram apenas copiadas e acrescidas das modificações decorrentes de mortes ou deserções de tripulantes. Era na Mesa de Inspeção do Comércio que se faziam as matrículas nos portos coloniais mais movimentados, como deixou claro o escrivão José Jorge de Almeida, do Rio de Janeiro, ao afirmar que as pessoas constantes em uma relação foram “examinadas e confrontadas nesta Mesa da Inspeção”¹⁶. No Recife também havia Mesa, mas esse órgão não existia em lugares onde a administração colonial não estava aparelhada com todos os organismos burocráticos existentes em portos de maior movimento. Era o caso, por exemplo, de Santiago de Cabo Verde, de onde a correspondência sequer menciona o cargo de quem

14 Entre outros: REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world (1700-1750)*. New York: Cambridge University Press, 1989.

15 Além dos *Registros de matrículas*, outros documentos foram considerados obrigatórios para os navios portugueses a partir das *Instruções* editadas pela Junta do Comércio em maio de 1781: passaporte, certidão de saída, livro de carga e conhecimento de carga, cf. CRUZ JUNIOR, Op. Cit., p. 131-132.

16 JC. *Relação das pessoas de que consta a equipagem do navio N. S. da Penha de França e São Francisco de Paula que vai para a cidade de Lisboa*, 18 de dezembro de 1767. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 2.

assinava as matrículas¹⁷; da Paraíba, onde várias matrículas foram feitas pelo ouvidor, pelo juiz ordinário ou pelo secretário de governo da capitania¹⁸; ou de São Luís do Maranhão, onde o ouvidor local também elaborava as matrículas, pois “nesta cidade [a]inda S. M. não foi servido mandar criar a Mesa de Inspeção”¹⁹. Não era diferente em Macau, onde as matrículas também se faziam por um juiz ordinário, sob licença do Senado da Câmara²⁰.

Em sua apresentação formal, a ordem dos registros expressava a rígida hierarquia a bordo, e assim permaneceu no decorrer do tempo. Quase que invariavelmente, o capitão, representante do poder secular, era o primeiro homem a ser matriculado, seguido do capelão, representante do poder espiritual. Pela ordem, vinham os registros dos demais oficiais e, depois destes, matriculava-se a maioria dos tripulantes: marinheiros, serventes, moços e mancebos, todos eles trabalhadores braçais. Ao final da lista, surgiam os escravos e forros (quando havia homens nessas condições nos navios), muitas vezes sem referência à função a ser cumprida a bordo, como se a condição social e, é claro, a cor, fossem sinônimos do trabalho a ser desempenhado.

17 JC. *Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da corveta N. S. das Necessidades que vai para as Ilhas de Cabo Verde*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 1. Anexa ao ofício de 16 de fevereiro de 1768 à Junta do Comércio, copia a matrícula da viagem de vinda, de Lisboa a Cabo Verde, e nela insere as modificações

18 Ver, por exemplo: JC. *Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno que vai para Lisboa*. 10 de fevereiro de 1770. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 2; JC. *Relação da equipagem do navio Senhor Jesus da Boa Fortuna que vai para Lisboa*. 7 de fevereiro de 1768. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 1.

19 “que voltava [a Lisboa] [...] só com a novidade de ficar Alexandre José, servente nº 30, por incapaz de poder embarcar por moléstia, como vai notado; e embarca de novo [...] o padre Antônio Cordeiro Rochas, por ter vestido a roupeta dos chamados da Companhia de Jesus, cuja estatura e feições se declara na mesma relação”. JC. *Relação da equipagem do navio São Lázaro, que vai para o Maranhão*. 11 de agosto de 1768. *A viagem de vinda desde Lisboa se iniciara em 23 de março de 1768*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 1.

20 CONSELHO ULTRAMARINO (CU). *Alardo das praças que guarnece o navio Santa Cruz e Almas, o Visconde de Lourinhã, que deste porto se destina para o de Lisboa esse presente ano de 1785*. Macau, 8 de janeiro de 1785. Arquivo Histórico Ultramarino. Lisboa, Portugal. Caixa 17, doc. 29.

A hierarquia formal entre os marítimos remete a algumas questões. Primeiramente, à condição social de origem: oficiais costumavam ser distinguidos por traços tais como pais com nomes e sobrenomes (comumente mais de um sobrenome), por vezes acompanhados do termo “dona” quando eram referidas suas mães ou esposas, ou serem usadas palavras diferenciadoras na descrição física desses indivíduos. Em seguida, a hierarquia remetia à divisão de poder a partir das funções: oficiais de mando, oficiais que não necessariamente desempenhavam funções marítimas estritas e, por último, trabalhadores braçais. Também se percebe uma hierarquia nas cores, na medida em que todos os brancos, de qualquer ofício, costumavam ser matriculados antes de negros e pardos.

Algumas vezes, havia oficiais matriculados no meio ou no final da lista, com letras de escreventes diferentes, o que indica que algumas tripulações não eram compostas de uma só vez, mas recrutadas aos poucos, na beira do cais. Ou então que algum membro da tripulação não viajaria depois de matriculado, por motivo de doença, deserção ou outro não especificado.

Se nos primeiros *Registros de Matrículas* os campos a serem preenchidos estão praticamente completos, a qualidade informativa das fontes transformou-se no decorrer do tempo e conforme os lugares onde eram elaboradas. Não era incomum que as listas, como a do *brigue Restaurador*²¹, contivessem apenas o nome do tripulante, a naturalidade e a função dele a bordo. Ou, como em muitas listas, constasse apenas o nome do indivíduo, sua função e, por vezes, idade e tempo de serviço marítimo²². Não se trata apenas de uma queixa de historiador sobre o potencial declinante de suas fontes, pois esses silêncios e omissões também são evidências históricas relevantes. A ausência

21 JC. *Matrículas de equipagens, Restaurador*. 1818. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 62, caixa 204.

22 CU. *Relação dos oficiais e mais gente da equipagem da corveta N. S. da Misericórdia e Santa Ana, que faz viagem para Lisboa*. Rio de Janeiro, 5 de fevereiro de 1771. AHU. Lisboa, Portugal. Caixa 92, doc. 8023; CU. *Julgação da equipagem da corveta São Paulo vinda de Bissau para esta cidade do Maranhão*. 22 de março de 1774. AHU. Lisboa, Portugal. Caixa 47, doc. 4644; JC. *Navio Santo Antônio de Lisboa*. 4 de outubro de 1781. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 34, caixa 112.

de informações sobre naturalidade, filiação e estado civil poderia impedir o exercício rápido de certos direitos e obrigar à feitura de ações de reconhecimento de parentesco, nos casos em que o marinheiro viesse a falecer no trabalho, distante de casa, obrigando seus familiares a encararem longos e caros processos judiciais para conseguirem receber o pagamento ao qual eles tinham direito, por herança. Essas ações envolviam pais e esposas *versus* donos ou capitães dos navios. Foi assim com gente como Maria Inácia, que teve que enfrentar três processos judiciais em 1799 para conseguir provar que era a viúva do marinheiro Vicente Ferreira e receber as soldadas de torna-viagem às quais ele tinha direito²³. Houve outras viúvas, como Feliciano Teresa (1767) e Josefa Gonçalves (1779), cujos maridos haviam morrido em viagens à África²⁴. De outras feitas eram mães cujos filhos perdiam a vida em viagens ultramarinas, como Maria Gonçalves Monteiro, viúva cujo filho Manuel Joaquim embarcara como marinheiro e fora para a Índia²⁵, ou irmãos que, tendo perdido os pais, lutavam para receber o que lhes cabia, como no caso de José de Oliveira Gomes que, dos Açores, pretendia a herança de seu irmão Manuel Gomes de Oliveira, marinheiro do navio *Senhora do Cabo*, pertencente à Companhia do Grão-Pará e Maranhão, morto durante uma viagem da Guiné para Belém em 1772²⁶. Em muitas matrículas feitas em Lisboa no ano de 1785, por exemplo, os casados tiveram inscritos seu estado civil e, eventualmente, o nome das mulheres; no caso dos solteiros, registraram-se os nomes do pai e da mãe²⁷. Isso reforça a ideia de que os dados de filiação ou casamento referem-se ao direito que esses her-

23 FEITOS FUNDOS (FF). *Juízo da Índia e Mina*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 85, n. 13, caixa 85; maço 112, n. 1, caixa 112; maço 118, n. 8, caixa 118.

24 FF. *Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 8, n. 10, caixa 17 e maço 20, n. 8, caixa 35, respectivamente.

25 FF. *Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Oriente, 1789-1790*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 11, n. 4.

26 FF. *Conservatória Geral do Grão Pará e Maranhão*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 35, n. 1.

27 Ver: JC. *Navios Santa Ana e Santa Isabel; N. S. dos Prazeres e Santíssimo Sacramento; N. S. da Vitória e São José Princesa de Portugal; Santa Ana, São José e Almas; Santo Antônio Horda Murta*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 34, caixa 112.

deiros teriam de receber as soldadas em caso de morte do tripulante no exercício profissional.

Concebidos para controlar a entrada e saída das gentes do mar em quatro continentes, os *Registros de Matrículas* também evidenciam as tentativas e estratégias de superação do controle – tais como fugas e deserções – e, eventualmente, a rara ascensão profissional nas ocupações marítimas. O capitão-mor de Cacheu e seus auxiliares deram pela falta de um tripulante ao conferirem a matrícula de um navio vindo de Lisboa, “de que nos avisou o mesmo capitão-mor ter fugido nessa praça [...] Manuel José, servente”. A fonte não informa a cor do fugitivo, mas informa a naturalidade (Guiné) e algo sobre seu substituto: “em seu lugar veio um preto de Guiné por nome Francisco Manuel”²⁸. Ambos, provavelmente, eram escravos ou forros. Todavia, não eram apenas homens nessa condição que desertavam, como fez o cozinheiro branco Francisco Nunes, natural de Vila de Chaves, com 42 anos de idade e 12 de experiência marítima, que fugiu depois da matrícula em Lisboa, antes do navio zarpar para Pernambuco. Além do nome dos pais, a descrição física inscrita na matrícula seria útil para que as autoridades policiais o encontrassem e punissem: tratava-se de um homem de “estatura ordinária, grosso, rosto comprido e alvo, olhos azulados, nariz grosso, cabelo preto e corredio”²⁹. Dois jovens nascidos na mesma freguesia do Faro, no Algarves, e que fariam as primeiras viagens transatlânticas de suas vidas, desistiram de ir a bordo do *N. S. da Conceição, São José e São Frutuoso*, que partiria de Lisboa em direção à Bahia em 1767. Aos 20 e 22 anos, respectivamente, e quem sabe a partir de uma combinação prévia, eles fugiram e foram substituídos por outros serventes³⁰. Caso as informações sobre deserção circulassem entre os capitães nos portos atlânticos, a descrição física também poderia servir para identificar aqueles que, fugindo

28 JC. *Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera N. S. da Conceição que vai [de Lisboa] para Cacheu e Cabo Verde*. 1 de junho de 1768. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 1.

29 JC. *Livro 1, Navio São José Rei de Portugal*. 3 de julho de 1767. ANTT. Lisboa, Portugal. Livro 1, fl. 34.

30 JC. *Livro 1*. ANTT. Lisboa, Portugal. fl. 166v.

de condições adversas em uma embarcação, tentassem se engajar em outro navio. A circulação de informações poderia criar problemas e inviabilizar as pretensões de desertores. Homens negros quase nunca eram descritos fisicamente nas matrículas, fossem escravos ou libertos, o que dificultaria a localização deles e facilitaria a fuga.

Quanto aos cargos e funções a bordo, os *Registros de Matrículas* também são reveladores. Como já foi observado em outra oportunidade³¹, podemos distinguir os oficiais (com funções de mando) dos homens que ocupavam postos mais baixos na marinhagem e que cumpriam trabalhos que exigiam força e destreza física. Para além da descrição de suas atividades, o historiador social está interessado no conflito, potencial e efetivo, envolvendo esses dois grupos profissionais e sociais, abordagem a partir da qual a historiografia atlântica tem elaborado análises inspiradoras³².

Por enquanto, é possível apontar algumas tendências perceptíveis nos postos de comando e pilotagem. A profusão de nomenclaturas de pilotos (primeiro, segundo e terceiro pilotos, praticante, sota-piloto, contrapiloto) era comum no século XVIII e nas primeiras décadas do XIX, documentando o fato de que muitos navios levavam mais de um responsável pela condução, sobretudo aqueles empregados em rotas mais longas ou com tripulações mais numerosas. Do ponto de vista logístico e da segurança de homens e cargas, essa pa-

31 RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso brasileira, séculos XVIII e XIX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 22, p. 295-324, 2015.

32 Ver, entre outros: REDIKER. Op. Cit.; LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008; PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992; AFONSO MOLA, Marina; SHAW, Carlos Martínez. Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen. In: CHACÓN, F.; HERNÁNDEZ, J. (Eds.). *Espacios sociales, universos familiares: la familia en la historiografía española*. Murcia: Universidad de Murcia, 2007; CARUSO, Laura Gabriela. "Onde manda capitão, não governa marinheiro"? O trabalho marítimo no Rio da Prata, 1890-1920. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v.2, n.3, p. 47-79 jan./jul. 2010; BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Tempo*, Niterói, v.15, n.29, jul./dez. 2010.

recia ser uma providência adequada, o que não impedia distorções dadas pela rígida hierarquia social: vários praticantes eram filhos dos capitães, muito jovens e inexperientes para assumir a condução e o comando do navio caso isso fosse necessário. Era o caso de rapazes como João Batista Martins, de 16 anos; João Álvares da Silva, de 15 anos, e Teofeno de Oliveira Vale, de 10 anos de idade em sua primeira viagem³³, todos eles praticantes.

Os *Registros de Matrículas* permitem investigar ainda os demais cargos de oficiais a bordo: mestres, contramestres, capelães e escrivães, entre outros, além daqueles ligados à saúde e à alimentação (copeiros, cozinheiros, padeiros, cirurgiões, barbeiros, boticários, sangradores e despenseiros) e aos ofícios mecânicos necessários nas lidas marítimas (tanoeiros, pipeiros, calafates e carpinteiros). Quanto aos trabalhadores do mar por excelência, também havia uma graduação de cargos e funções, desde o grumete, passando por moços e mancebos, e chegando aos marinheiros e serventes.

Para todos eles, é possível construir perfis considerando origem social e étnica, região de proveniência, tempo de engajamento e idade no ato da matrícula. Por vezes, também podemos saber o estado civil deles, as características físicas e os locais de moradia, identificando áreas de concentração de marítimos e seus familiares em uma cidade portuária como Lisboa. Se cruzarmos os dados de estado civil e local de moradia, saberemos se os marinheiros eram casados nas freguesias onde haviam nascido e se viviam em outra freguesia e cidade, indicando uma mobilidade terrestre no Reino em busca de emprego e inserção no mundo do trabalho marítimo, ou fixação no local de nascimento caso eles não tivessem saído de sua terra natal e exercido profissões terrestres até o momento do primeiro embarque em um navio mercante que atravessaria os oceanos.

33 JC. *Navio Santa Ana e Santa Isabel, rota Lisboa-Bahia*. 13 de outubro de 1767; *Navio Santa Rosa e Senhor do Bonfim, rota Lisboa-Angola*. 3 de junho de 1767; *Navio Santíssima Trindade e Santo Antônio, não consta a rota*. 2 de dezembro de 1782. ANTT. Lisboa, Portugal. Livro 1, fl. 118v; livro 2, fls. 22-22v; Maço 34, Caixa 112; respectivamente.

Essas considerações também abrem a possibilidade da construção de prosopografias, tomando as fontes aqui indicadas como pontos de partida. Os *Registros de Matrículas* já trazem alguma prosopografia no sentido etimológico, na medida em que destinam um campo específico para descrição dos traços fisionômicos dos indivíduos. Podemos avançar para os sentidos historiográficos do termo, da maneira como vem sendo praticado, por exemplo, pela micro-história e em projetos que, no Brasil, vêm ganhando corpo. Menciono aqui o "Sistema de Consulta Prosopográfica Colonial", desenvolvido na Universidade de Pernambuco, cujo objetivo é:

Construir uma base de referências prosopográficas que possa servir de suporte à pesquisa em História Social, Moderna e Colonial. Voltado para a comunidade de historiadores, esse sistema pretende facilitar a pesquisa histórica, catalogando e disponibilizando referências relativas à documentação colonial [...] espalhada em diferentes acervos nacionais e estrangeiros. O foco do sistema na Capitania de Pernambuco justifica-se por ter sido esta, por séculos, um centro político e econômico de grande influência sobre a América portuguesa como um todo, e sobre as Capitanias do Norte do Estado do Brasil em particular. Por sua vez, e sem esquecer a dinâmica e diversificada estrutura social intrínseca a essa capitania, a ênfase desta base de dados recai sobre a elite açucareira colonial estabelecida nos centros políticos da província em questão: isso se explica pela relevância histórica que essa elite, em geral composta por senhores de engenho e lavradores de cana de açúcar, mas, a partir do século XVIII, integrada também por grandes mercadores, assumiu no processo de conquista territorial e implantação das estruturas coloniais na América portuguesa como um todo. Além disso, a própria configuração mestiça desses grupos sociais garante que, ao estudar a elite açucareira, o historiador vá descortinando todo um complexo cenário que vai bem além dos senhores de engenho.³⁴

34 Sistema de Consulta Prosopográfica Colonial, CNPq/Universidade de Pernambuco. Disponível em: <<http://www.projetosiconp.org/>>. Acesso em: 10 mar.2016.

Em texto publicado recentemente³⁵, ensaiam-se pequenas biografias profissionais de pessoas comuns, cujas vidas são difíceis de perscrutar em razão das fontes minguadas sobre esse segmento da população colonial. Vou exemplificar esta possibilidade por meio do caso do “homem preto” e forro carioca Salvador Antunes, que talvez tenha feito seu ingresso no trabalho marítimo por opção. O primeiro registro que disponho a respeito dele dá conta de uma viagem marítima feita aos 33 anos como moço na galera *N. S. do Monte do Carmo e São Francisco*, de Lisboa ao Rio de Janeiro, em abril de 1768. É bem possível que ele tenha entrado em Portugal de forma ilegal na condição de cativo, pois desde 1761 era proibida a vinda de escravos do ultramar para o Reino³⁶, e talvez sua alforria tenha a ver com esse ingresso ilegal. Mesmo sem ter sido traficada da África para a América portuguesa, que era o modo clássico de um escravo “debutar” na experiência marítima, Antunes já conhecia o mar por ter ido do Rio a Portugal, provavelmente na companhia de seu antigo senhor. Ao informar que era “a primeira vez que embarca”, sua matrícula deixa entrever que essa fórmula registrava a *primeira vez* como trabalhador do mar. Diferentemente do comum dos escravos e ex-escravos, Salvador sabia quem eram seus pais e era capaz de assinar seu próprio nome. Ao que tudo indica, a mobilidade marítima marcou sua vida desde então: seis anos depois, ele subira um pequeno degrau na hierarquia de bordo e tornara-se servente. *Moço*, o grau que ele ocupava na primeira viagem, era uma designação que, junto com *grumete* e *mancebo*, indicava a ausência de especialização profissional, situado

35 RODRIGUES, Jaime. Circulação atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *História*, Franca, n. 34, p. 128-145, 2015.

36 Cf. o Alvará com força de Lei de 19 de setembro de 1761, disponível em http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=105&id_obra=73&pagina=1152. Para uma discussão sobre os sentidos dessa lei na historiografia, ver: RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760-c.1825. *Almanack*, Guarulhos, n. 5, p. 150-152, 2013.

entre pajens e marinheiros³⁷, enquanto o *servente* tinha as mesmas funções do marinheiro na marinha mercante lusa do século XVIII. O uso da expressão *servente* declinou sensivelmente no início do século XIX, quando se passou a usar com mais frequência o termo *marinheiro* para denominar os trabalhadores braçais dos navios. Na condição de *servente*, Salvador Antunes atuou em ao menos duas viagens na galera *N. S. da Oliveira, S. José e Santa Ana*, sempre entre Lisboa e o Rio de Janeiro, quando o registro de sua idade demonstra as imprecisões sobre gente que nascia em cativo: em 1774, o registro informa que ele tinha 42 anos e dez de experiência marítima, enquanto no ano seguinte a fonte registra que o *servente* tinha 46 anos e os mesmos dez de experiência. Tendo em vista que a matrícula era autodeclarada, Salvador podia ter alguma intenção ao mudar sua idade, se o fizesse de propósito, mas ao declarar uma idade errada como tripulante do mesmo navio, também podia estar demonstrando que ele próprio não sabia precisamente o ano de seu nascimento³⁸.

Mas há a possibilidade de acompanhar de modo mais detalhado as biografias de gente como os capitães, sobre os quais a documentação se mostra mais generosa, em razão da condição social e da rede de relacionamentos em que homens como eles se inseriam. A partir da lista de capitães mercantes, pode-se saber com alguma precisão que tipo de ocorrências se davam em torno do comando de bordo. Tomemos como exemplo Agostinho de Sousa Madeira, encontrado em ao menos três viagens de Lisboa a Recife entre outubro de 1767 e março de 1770 como capitão do navio *N. S. da Estrela, Santa Ana e São*

37 CAMPOS, Maurício da Costa. *Vocabulário marujo*: ou conhecimento de todos os cabos necessários ao navio; do seu políame e de todos os termos marujaes, e de alguns da construção naval e artilheira; de indispensável conhecimento do oficial do mar. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823. p. 62; AMORIM, João Pedro. *Dicionário da Marinha*. Lisboa: Imp. Nacional, 1841. p. 177; FREITAS, Antonio Gregório de. *Novo dicionário de marinha de guerra e mercante*. Lisboa: Imp. Silviana, 1855. p. 209.

38 JC. *Livro 3, Matrículas das equipagens dos navios (1767-1769)*. Relação dos oficiais e mais equipagem da galera [...] que segue viagem do porto desta cidade do Rio de Janeiro para a de Lisboa. 5 de fevereiro de 1774. ANTT. Lisboa Portugal. Maço 1, caixa 5; e JC. Relação dos oficiais e mais equipagem da galera [...] que segue viagem para a cidade de Lisboa. 17 de julho de 1775. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixa 8.

Boaventura, propriedade da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba. O navio comandado por ele era de grande porte, a julgar pelo tamanho da equipagem (em torno de 55 tripulantes a cada viagem). Homem na casa dos 50 anos de idade, Madeira alegava vasta experiência marítima nessa altura de sua vida: por duas vezes afirmou ter 32 anos de engajamento marítimo e, na última viagem, disse que embarcava havia 40 anos. Fosse como fosse, ele começou nessa vida muito jovem, certamente na condição de praticante. Madeira nascera na localidade portuária de Peniche, populosa e de grande movimento comercial desde pelo menos o século XVII, na província portuguesa de Estremadura. Como a quase totalidade dos capitães, ele assinou sua matrícula, o que denota algum domínio das letras. Nas viagens em que pude localizá-lo, os escrivães o descreveram fisicamente: tratava-se de um homem alto para os padrões da época, de olhos pardos e alegres, cara redonda e macilenta, testa alta – talvez um princípio de calvície, o que, junto com a falta de brilho na pele, são sinais indicativos de sua idade. Faltavam-lhe alguns dentes “no queixo de cima”, o que também era bastante comum.

Madeira processou um “criado” da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, de nome Pedro Antônio Leite da Cunha, pelo furto de trastes e fazendas que pertenciam ao primeiro, no porto do Recife, onde o réu encontrava-se preso em 1772³⁹. O mesmo capitão demandou contra José Pereira dos Santos, mestre calafate no estaleiro da Junta da Administração da Companhia de Pernambuco e Paraíba, a quem havia emprestado pouco mais de 10 mil réis, que acabaram sendo pagos pela viúva do réu⁴⁰. Ao que tudo indica, Madeira era um homem de algumas posses e atuava como uma espécie de agiota para gente de extração social mais baixa, pois foi o autor de ao menos mais uma ação para recebimento de 82 mil réis que emprestara ao sota-piloto do *N. S. do Rosário e São José*, Rodrigo Antônio Leal, obtendo

39 FF. *Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, n. 3, caixa 1.

40 *Ibidem*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 5, n. 12, caixa 7.

na justiça um mandado que obrigava o réu a pagar ao menos 35 mil réis para evitar ser preso em uma cadeia da Corte, onde o navio que o trouxera do Recife estava ancorado. O restante da dívida foi quitado pela penhora de quase 50 mil réis que a Companhia de Pernambuco e Paraíba, empregadora do sota-piloto, devia a ele em soldadas⁴¹.

Como traço de distinção, o capitão Agostinho Madeira usava cabeleira, algo corriqueiro em meio aos oficiais marítimos⁴². A expressão "usa de cabeleira", como lemos em muitas matrículas, não deixa claro se se tratava de cabelo natural comprido ou postiço, como informa Bluteau que, ao dicionarizar a palavra, recorre a textos da Roma clássica para dizer que cabeleiras eram "insígnias de nobreza", cujo uso só era permitido aos "seculares e ilustres"⁴³. Eventualmente, entre marinheiros mais idosos e experientes também se observava o uso de cabeleira. Por ora, só posso lançar hipóteses para explicar isso: esses marinheiros faziam assim para se distinguir dos demais trabalhadores braçais, situados abaixo deles na escala hierárquica? Será que já eram experientes e adquiriram o direito à distinção por costume? Ou usar cabeleira era um gesto provocativo, talvez indisciplinado, para atingir os oficiais que também a usavam?

As embarcações mercantes cruzaram os oceanos levando homens e cargas. Entre elas havia muita diversidade, dada pelas tipologias, capacidade de carga, rotas, tempo das viagens, tamanho e composição das equipagens.

Quanto às tipologias, os termos que as definem não eram precisos. Deparei-me com o problema ao tentar estabelecer as tipologias dos navios negreiros, e a questão permanece aqui. A partir de estudos

41 Ibidem. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 13, n. 6, caixa 17, fl. 41.

42 JC. Livro 3. *Matrículas das equipagens dos navios (1767-1769)*. Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio N. S. da Estrela, Santa Ana e São Boaventura que vai para a cidade de Lisboa. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 1, caixas 1 e 2.

43 BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. v. 2. p. 12-13.

sobre o Brasil e Cuba⁴⁴, e de amostragens levantadas por mim entre os navios negreiros no circuito Angola-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX⁴⁵, conhecemos algumas características dos principais tipos de embarcações envolvidas no comércio transatlântico de seres humanos: corvetas, bergantins, galeões (diferenciados, sobretudo, pelo velame, mas semelhantes em capacidade de carga), escuna (menores, porém mais velozes e portanto empregadas em rotas mais curtas). Na marinha mercante luso-brasileira da segunda metade do século XVIII, as tipologias também eram variadas, definidas pela quantidade e formato de velas e mastros⁴⁶.

Em uma amostragem de 9 bergantins ativos de 1775 a 1821, 3 tripulações contavam com menos de 20 homens; nenhum tinha mais de 30. Independentemente da carga e da rota, tratavam-se de navios de médio porte. Brigues tinham tripulações semelhantes, mesmo quando engajados em rotas longas como a que ligava Lisboa a Macau: raramente ultrapassavam 30 homens. De resto, na rota do Oriente, encontramos embarcações chamadas de naus ou, simplesmente, navios. Com essas tipologias pouco explicativas, temos uma amostragem de seis embarcações que navegavam com equipagens variando de 57 a 148 homens. Também não era incomum que, nessa rota, as equipagens contassem com mais um indivíduo capaz de dirigir. O *Temerário*, por exemplo, levou três pilotos (quando o normal era ter

44 KLEIN, Herbert. O tráfico de escravos africanos para o Rio de Janeiro, 1795-1811. In: COSTA, Iraci del Nero da (Org.). *Brasil: história econômica e demográfica*. São Paulo: FIPE-USP, 1986. p. 77-93; KLEIN, Herbert; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: APEC, 1976. p. 102; LEUCHSENRING, Emílio Roig de. De cómo y por quiénes se realizaba en Cuba la trata de esclavos africanos durante los siglos XVIII y XIX. *Estudios Afrocaribios*, Havana, v. 1, n. 1, p. 134-135, 1937; VILA VILAR, Enriqueta. Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII. *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, Sevilla, v. 3, n. 17, p. 224, 1973.

45 RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa...* Op. Cit., p. 145-149, 2005.

46 CRUZ JUNIOR, Op. Cit., p. 167-168. O autor nota também que "há substanciais diferenças dos métodos de medição da arqueação, entre o sistema inglês, francês ou sueco, para só falar destes" (Ibidem, p. 128), o que, somado à ausência de projetos arquitetônicos e à quase inexistência vestígios materiais das embarcações, dificulta a possibilidade de descrição e definição mais precisa.

apenas um), enquanto o *N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara*, além de três pilotos e dois aulistas de pilotagem, levou dois cirurgiões, três caixas, dois carpinteiros e dois calafates. No *Santa Cruz e Almas*, o *Visconde de Lourinhã*, o capitão também fazia as vezes de piloto, e ainda assim havia outros dois profissionais dessa especialidade e um praticante. No *N. S. da Esperança e Netuno* o capitão também pilotava, além de haver outros dois pilotos e cinco praticantes, dois carpinteiros e três despenseiros. Três pilotos e seis praticantes iam na tripulação do *Vasco da Gama*, evidenciando não apenas a possibilidade de substituir eventuais perdas por doença ou morte, mas também o treinamento de jovens para a pilotagem nessa rota longa e demorada⁴⁷.

Se os navios destinados a Macau tinham tripulações imensas, distâncias mais curtas permitiam aos capitães reduzir o número de homens a bordo. Tomando uma amostra de sete navios que fizeram dez viagens de 1767 a 1781 entre Lisboa e a Paraíba e vice-versa, temos equipagens com 30 homens, em média, sendo a menor de 20 e a maior de 43 tripulantes. De uma ponta à outra, a viagem costumava durar cerca de 60 dias, e os navios levavam cargas da mesma natureza: açúcar, couro, carne salgada, algodão e pau-brasil⁴⁸.

Também é possível, pelos *Registros de Matrículas*, verificar se viagens mais curtas, como as que se destinavam a São Luís do Maranhão ou Belém, empregavam mais tripulantes de primeira viagem, o que

47 JC. *Matrícula da equipagem do brigue português Temerário, pronto a seguir viagem para Macau, de que é proprietário José Nunes da Silveira, vassalo português; Matrícula dos oficiais e marinheiros do navio Vasco da Gama, que segue viagem para o porto de Macau, com escala pelo Rio de Janeiro em 1821, de que são proprietários João Lourenço da Cruz e Joaquim dos Ramos*. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 37, caixa 128; JC. *Matrículas de Equipagens, nau N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara*; navio N. S. da Conceição Princesa de Portugal e N. S. da Esperança e Netuno. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 34, Caixa 112; CU. *Alardo das praças que guarnece o navio Santa Cruz e Almas, o Visconde de Lourinhã, que deste porto se destina para o de Lisboa esse presente ano de 1785, Macau*. AHU. Lisboa, Portugal. Caixa 17, doc. 29.

48 Navio Senhor Jesus da Boa Fortuna: AHU/CU, Pernambuco, caixa 103, doc. 8002. Sumaca N. S. da Conceição, Santo Antônio e Almas: AHU/CU, Paraíba, Caixa 29, doc. 2148; Maranhão, Caixa 57, doc. 5294 e Pernambuco, caixa 128, doc. 9714. Galera Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno: AHU/CU, Paraíba, caixa 25, doc. 1902; Paraíba, caixa 25, doc. 1929; Pernambuco, caixa 111, doc. 8579 e Pernambuco, caixa 113, doc. 8732. Navio Santo Antônio Delfim: AHU/CU, Paraíba, caixa 30, doc. 2179 e Paraíba, caixa 32, doc. 2338.

seria uma forma de treinar a mão de obra, no interior de uma racionalidade da navegação de longa distância.

Essa e outras questões poderão encontrar respostas na medida em que a análise avançar. Podemos estabelecer as diferenças de idade, formação e experiência entre os ofícios marítimos por excelência e aqueles que também podiam ser exercidos em terra (capelão, cirurgião, carpinteiro, calafate, tanoeiro, barbeiro etc.), tabulando ainda a naturalidade e o tempo de experiência dos homens e deduzindo a idade com a qual eles saíam para o mar, em média, bem como descobrir se havia variações de acordo com o local de nascimento em função de conjunturas locais, tais como a dificuldade de acesso à terra para camponeses, doenças ou crises de abastecimento. O fator idade ainda pode ser investigado no que se refere a um possível predomínio de homens jovens no desempenho de serviços braçais em uma mesma embarcação e algum equilíbrio entre homens mais velhos e rapazes jovens, conjugando experiência e força física na composição das equipagens. Ter um piloto de 70 anos de idade, como ocorreu no *N. S. da Conceição, São José e Fama*, em 1795⁴⁹, podia colocar a serviço do navio um homem experiente, mas um marinheiro ou outro tipo de trabalhador braçal com essa idade dificilmente tinha função a bordo.

Esse elenco de questões é provisório e incompleto, como, via de regra, é o conhecimento histórico. A intenção foi expor as pretensões de uma pesquisa, seus desdobramentos, a impossibilidade de responder a algumas indagações, o surgimento de temas que não estavam em pauta anteriormente e os caminhos que precisam ser percorridos no decorrer do processo.

49 JC. *Lista da equipagem do navio N. S. da Conceição, São José Fama que segue viagem para o Rio de Janeiro*. 3 de agosto de 1795. ANTT. Lisboa, Portugal. Maço 34, caixa 113.

Bibliografia

- AFONSO MOLA, Marina; SHAW, Carlos Martínez. Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen. In: CHACÓN, F.; HERNÁNDEZ, J. (Eds.). *Espacios sociales, universos familiares: la familia en la historiografía española*. Murcia: Universidad de Murcia, 2007.
- ALMEIDA, Candido Mendes de (Comp. e Ed.). *Código Philippino, ou Ordenações e leis do Reino de Portugal: recopiladas por mandado d'El-Rey D. Philippe I*. Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870.
- AMORIM, João Pedro. *Dicionário da Marinha*. Lisboa: Imp. Nacional, 1841.
- AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e sua época*. São Paulo: Alameda, 2004.
- BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Tempo*, Niterói, v. 15, n. 29, p. 189-209, jul./dez. 2010.
- BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário portuguez & latino*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. v. 2. p. 12-13.
- CAMPOS, Maurício da Costa. *Vocabulário marujo: ou conhecimento de todos os cabos necessários ao navio; do seu políame e de todos os termos marujaes, e de alguns da construção naval e artilheria; de indispensável conhecimento do oficial do mar*. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823.
- CARUSO, Laura Gabriela. "Onde manda capitão, não governa marinheiro"? O trabalho marítimo no Rio da Prata, 1890-1920. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v.2, n.3, p. 47-79, jan./jul. 2010.
- CRUZ JUNIOR, A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.
- FALCON, Francisco. *A época pombalina*. São Paulo: Ática, 1982.
- FREITAS, Antonio Gregório de. *Novo dicionário de marinha de guerra e mercante*. Lisboa: Imp. Silviana, 1855.
- HOBBSAWM, Eric. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- KLEIN, Herbert. O tráfico de escravos africanos para o Rio de Janeiro, 1795-1811. In: COSTA, Iraci del Nero da (org.). *Brasil: história econômica e demográfica*. São Paulo: Fipe-USP, 1986. p. 77-93.
- KLEIN, Herbert; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PE-

- LAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: APEC, 1976. p. 102.
- LEUCHSENRING, Emílio Roig de. De cómo y por quiénes se realizaba en Cuba la trata de esclavos africanos durante los siglos XVIII y XIX. *Estudios Afrocaribios*, Havana, v. 1, n. 1, p. 134-135, 1937.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Portugal*. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2008.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world (1700-1750)*. New York: Cambridge University Press, 1989.
- RODRIGUES, Jaime. "Embarca agora a primeira vez": marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 9, p. 15-30, 2015.
- _____. Circulação atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *História*, Franca, n. 34, p. 128-145, 2015.
- _____. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- _____. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760-c.1825. *Almanack*, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, 2013.
- _____. Mariners-slavers and slave ships in Atlantic, 18th and 19th centuries: the perspective of captives and the slaveholders logic. *Africana Studia*, Porto, n. 18, p. 205-222, 2012.
- _____. Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c. 1760-c. 1825). *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, n. 7,

p. 9-35, 2013.

_____. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.

_____. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso brasileira, séculos XVIII e XIX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 22, p. 295-324, 2015.

VILA VILAR, Enriqueta. Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII. *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, Sevilha, v.3, n.17, p. 224, 1973.

Recebido em: 05/11/2017 – Aprovado em: 02/07/2018