



História (São Paulo)

ISSN: 0101-9074

revistahistoria@unesp.br

Universidade Estadual Paulista Júlio de  
Mesquita Filho  
Brasil

Rodrigues, Jaime

Circulação atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na  
marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX

História (São Paulo), vol. 34, núm. 2, julho-diciembre, 2015, pp. 128-145

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho  
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221043245006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

*Circulação atlântica: idade, tempo de trabalho e funções de escravos e libertos na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX*

*Atlantic circulation: age, work time and functions of slaves and freedmen in the Luso-Brazilian merchant navy, 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries*

**Jaime RODRIGUES**

UNIFESP – Univ. Federal de São Paulo

Contato: [jaime.rodrigues@unifesp.br](mailto:jaime.rodrigues@unifesp.br)

**Resumo:** A partir de elementos de histórias de vida profissional que podem ser construídos de modo ainda fragmentário, procuro identificar as formas de engajamento na marinha mercante luso-brasileira de escravos e libertos africanos ou nascidos em Portugal e na América portuguesa. O recorte temporal vai da década de 1760 (quando os primeiros registros de matrículas de tripulantes começaram a ser feitos) até os anos 1820. O texto procura inventariar as funções desempenhadas por esses homens, bem como apresentar dados de caráter censitário, tais como a idade com que se iniciavam no mundo do trabalho marítimo e o tempo de experiência deles nas profissões do mar.

**Palavras-chave:** Escravidão; História marítima; História Atlântica; História do Brasil colônia; História social do trabalho.

**Abstract:** From elements of histories of professional life that can be built even fragmentary way, I try to identify forms of involvement in the Luso-Brazilian merchant marine of slaves and freedmen, born in Africa, Portugal and Portuguese America. The temporality goes from the 1760s (when the first records of crew enrollment began to be made) until the year 1820. The text seeks to inventory the functions performed by these men, and present data of character census, such as age that were initiated in the world of maritime labor and time of their experience in the professions of the sea.

**Keywords:** Slavery; Maritime History; Atlantic History; Colonial Brazil History; Social History of Work.

O “preto cativo” Antonio Franco Gervense, também chamado pela forma abreviada de Antonio Franco, era muito jovem quando conheceu as agruras de uma travessia marítima. Ele nascera em Moçambique, fora escravizado ainda criança e, aos 9 anos, já trabalhava em embarcações de longa distância. É possível que ele tenha mesmo sido alçado do porão do navio negreiro para desempenhar um trabalho entre os tripulantes, sem poder escolher a profissão a partir de suas habilidades – opção que, via de regra, não se colocava ao conjunto dos escravos africanos ou crioulos. Vamos encontrá-lo na galera *São Pedro* em março de 1768, aos 15 anos de idade, “pouco mais ou menos”. Nessa altura da vida, tendo mais de seis anos de experiência de trabalho em navios, ele já conhecia bem as vicissitudes do mar e atuava como servente sob as ordens de seu senhor, o capitão Bernardo Franco, cujo sobrenome ele trazia, adotado ou imposto. A galera seguia de Lisboa ao Maranhão, e Antonio, o único escravo embarcado na *São Pedro*, lidava com outros 30 tripulantes, entre oficiais e marinheiros comuns da galera. Anos depois, vamos reencontrá-lo em outro navio, o *Santa Ana e São Francisco Xavier*, em novembro de 1772. Então com 19 anos, Antonio continuava escravo do mesmo senhor, agora capitão de outro navio, desta feita viajando de Lisboa a Belém, no Grão Pará, e tinha 57 companheiros a bordo. Não sabemos se sua vida e seu engajamento marítimo foram muito longos, mas os rastros sumários sobre Antonio permitem afirmar que se tratava de um homem cosmopolita, conhecedor da África Oriental, de Portugal, Cabo Verde, Bissau, São Luís e Belém, e conhecedor de ao menos duas línguas – a de seu lugar de origem e o português, sendo que esta última ele não conhecia na forma escrita, pois assinou em cruz suas matrículas de tripulante (ANTT/JC,1767-1769a).

Já o carioca Salvador Antunes talvez tenha ingressado no trabalho marítimo por opção. Forro, esse “homem preto” fazia sua primeira viagem aos 33 anos como moço na galera *N. S. do Monte do Carmo e São Francisco*, indo de Lisboa ao Rio de Janeiro em abril de 1768. É plausível que, ainda cativo, ele tenha entrado em Portugal de forma ilegal, pois desde 1761 era proibida a vinda de escravos do ultramar para o Reino,<sup>1</sup> e talvez sua alforria tenha a ver com essa proibição. Então, mesmo sem ter sido traficado da África para a América portuguesa, ele já conhecia o mar por ter ido do Rio a Portugal, travessia feita 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 entre pajens e marinheiros (CAMPOS, 1823, p. 62; AMORIM,

1841, p. 177; FREITAS, 1855, p. 209), enquanto o *servente* tinha as mesmas funções do marinheiro na marinha mercante lusa do século XVIII. O emprego da expressão *servente* declinou sensivelmente no início do século XIX, quando passou a se usar com mais frequência o termo *marinheiro* para denominar os trabalhadores braçais dos navios. Na condição de *servente*, Salvador 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 cativeiro: 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 fizera 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 exato de seu nascimento (RELAÇÃO, 05/02/1774; RELAÇÃO, 17/07/1775).

Marinheiros negros, escravos e forros como esses homens fizeram-se presentes no mundo do trabalho marítimo no Atlântico. No recorte aqui adotado, apresento evidências da presença deles entre meados do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX na marinha mercante luso-brasileira. Gente como eles podia ser encontrada em diferentes situações, como no recrutamento para as armadas nas lutas pela independência na América (ALADRÉN, 2009; JEHA, 2011), na navegação de cabotagem na Bahia e em outras capitanias e províncias do Brasil (SILVA JR., 2011, p. 85-87; SILVA, 2001, p. 61-65; BEZERRA, 2010, p. 124-125, 132-133) ou no transporte de cargas de longo curso (THORNTON, 2004, p. 181-182; LAPA, 1968, p. 112-115), incluindo o tráfico de africanos (RODRIGUES, 2005).

Retomo, aqui, os dados censitários com os quais trabalhei em outra oportunidade (RODRIGUES, 2013a), ampliando a amostragem para revisitar o tema. Os navios mercantes levavam, em suas tripulações, um número não mensurável de escravos em fuga, mas também forros e escravos especializados nas profissões marítimas. Em quais profissões esses homens estiveram empregados mais frequentemente? O que podemos saber acerca da idade e do tempo de engajamento deles?

No caso dos africanos, uma dessas profissões era a de *língua*, função que homens de qualquer outra origem dificilmente poderiam cumprir a contento. Mas essa ocupação não vinha inscrita nos *Registros de Matrículas das Equipagens*, fontes com as quais venho lidando primordialmente. A aplicação das leis portuguesas que exigiam a matrícula dos tripulantes possibilita um conhecimento mais preciso do perfil dos homens engajados na navegação entre o Reino e seus domínios a partir da segunda metade do século XVIII.

A presença de homens negros trabalhando em embarcações portuguesas nesse período é relativamente reduzida, assim como a historiografia sobre o tema. Em um artigo pioneiro, Mariana

Candido (2010, p. 399) contabilizou 365 solicitações de navios portugueses saindo de Lisboa com destino a portos atlânticos sob dominação lusa entre 1767 e 1832. Dentre eles, 97 levavam escravos como marinheiros regularmente matriculados nas listas das equipagens. Pelas contas da autora, eram 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes na marinha mercante para o período recortado, o que representa menos de 3% do total – contra cerca de 17% de cativos em navios do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil entre 1812 e 1863.<sup>2</sup> Revisitando as mesmas fontes, apresento aqui uma contagem um pouco diferente.

Até o momento, reuni informações sobre 5.279 homens, incluindo oficiais e marinheiros comuns. Nesse universo, está declarada a condição social de 327 deles, sendo 202 cativos ou escravos, 122 forros e três livres de cor preta. Quanto ao quesito cor, ela aparece assinalada em 247 casos, sendo seis mulatos, 50 pardos e 191 pretos. Deduzo que todos os demais sejam brancos e livres.

Esses dados não mudam substancialmente aqueles apresentados por Mariana Candido. Os escravos, aqui, representam cerca de 4% do total de homens matriculados nas embarcações mercantes portuguesas do período assinalado. Se somarmos a eles os forros – homens para quem a experiência da escravidão não era estranha –, o percentual chega a 6%. Em todo caso, era proporcionalmente pequeno o número de homens escravizados ou egressos do cativeiro que navegava pelo Atlântico – todavia compatível com a proporção dos escravos na população de Lisboa de meados do século XVIII: cerca de 5%, algo como 9 ou 10 mil homens e mulheres (VENANCIO, 2012, p. 89).

O mercado de trabalho marítimo em Portugal e seus domínios, ao que parece, esteve reservado a homens livres, especialmente no período aqui em tela. Candido aponta outras hipóteses para entendermos esse número aparentemente tão reduzido de escravos:

Havia menos escravos e negros libertos em Portugal do que no Brasil, o que pode explicar o menor número de escravos empregados como tripulação dos navios que saíam de portos portugueses. Embora o número seja pequeno em comparação com a tripulação total, estes 230 indivíduos desafiam-nos a reconsiderar a travessia e analisar a escravidão de uma perspectiva diferente.<sup>3</sup>

A maneira pela qual essas listas foram confeccionadas merece alguns comentários. De início, é preciso notar que os registros portugueses mencionando nominalmente os tripulantes apareceram na década de 1760, na esteira da legislação que tentou restringir a circulação de pessoas e proibiu o tráfico de escravos para o Reino em 1761. Na folha de abertura do livro referente ao ano de 1767, o escrevente afirmava cumprir um aviso de Sua Majestade à Junta do Comércio em conformidade com as leis “que proíbem a passagem das gentes ao Brasil”. Ele passa, então, a fazer

matrículas individuais dos membros das equipagens, identificados por nome, filiação, cargo a bordo, naturalidade, idade, há quanto tempo vinham embarcados, eventualmente pelo lugar onde moravam e pelos sinais físicos (estatura, cicatrizes, cor do cabelo, grosso ou magro de corpo, cor da pele e dos olhos etc.) (ANTT/JC, 1767-1768, fls. 1-1v). As listas cumpriam, entre outras coisas, a determinação de impedir a entrada de novos escravos.

Nos *Registros de Matrículas de Equipagens* da Junta do Comércio, os escravos surgem em algumas ocupações com mais frequência: temos um calafate, dois condestáveis, 20 cozinheiros (sendo um exclusivo do capitão do navio), seis grumetes, oito mancebos, 44 moços e 170 serventes. Boa parte dos marinheiros escravos ou forros aparece arrolada na lista de tripulantes sem discriminação de função (76, no total). Todas as funções aqui mencionadas referem-se a cargos comuns de marinhagem, não se encontrando nenhum em cargo de oficial, mesmo quando forros e de longa experiência marítima.

Antes de observar a amostragem, tomemos alguns casos aleatórios. O *São José Rei de Portugal*, navio que saiu de Lisboa com destino a Pernambuco em 3 de julho de 1767, levava 51 tripulantes, entre oficiais e marinheiros comuns. Neste navio, um dos tripulantes era o capelão João Coelho de Couto, natural do Porto, de 38 anos, que embarcava pela primeira vez e foi descrito como um homem de “estatura mais que ordinária, magro, trigueiro, olhos grandes e pardos, e sem defeito” (ANTT/JC, 1767-1768, fl. 30). Os registros da Junta do Comércio dão a conhecer muitos dados sobre os homens brancos da tripulação, já que reiteradamente podemos ler que gente graduada como o cirurgião Antonio de Souza Ferreira, vindo no *Santa Ana e São Francisco Xavier* em 1771, era natural do bispado de Lamego, tinha 42 anos de idade, embarcava havia 18 anos e era de “estatura quase ordinária, rosto redondo carnosos, olhos pardos, barba presa e crespa, cabelos pretos com alguns brancos” (RELAÇÃO, 01/03/1771, fl. 30). Já o capitão do *S. Pedro de Rates e Santa Quitéria*, José Pereira de Miranda, tinha 43 anos em 1776, data em que contava 30 anos de trabalho no mar e era de “estatura pouco mais de ordinária, cheio de corpo, rosto comprido, moreno, olhos pardos, sobancelhas grossas, bastante barba, usa de cabeleira” (RELAÇÃO, 30/04/1776).

Dados dessa natureza, quando seriados, permitem numerosos cruzamentos. Por eles, podemos saber de onde provinham os mareantes portugueses a partir de meados do século XVIII, bem como suas idades nos diferentes graus da hierarquia de bordo, suas funções e aparências físicas. Ocorre que esses mesmos registros de tripulações são muito menos detalhados quando se trata de marinheiros escravos ou forros. Nos mesmos navios em que os oficiais brancos foram descritos detalhadamente, obtivemos dados mais grosseiros de forros e escravos no ato da matrícula.

Temos dois registros de José Gonçalves Rosa, o preto forro cozinheiro exclusivo do capitão Miranda acima mencionado: um de 1767 e outro de 1768, ambos saindo de Lisboa com destino ao

Recife no navio *São José Rei de Portugal*. Em ambos, consta ser natural da Costa da Mina, assinou a matrícula em cruz e dele não se fez nenhuma descrição. Curiosamente, no registro de 1767, inscreve-se que José Rosa tinha mais de 40 anos e mais de 25 anos de trabalho marítimo, enquanto no ano seguinte ele aparece registrado como tendo cerca de 30 anos e mais de 15 de profissão (ANTT/JC, 1767-1769a, fl. 31; ANTT/JC, 1767-1769b). De Alexandre Ferreira, servente no *Santa Ana e São Francisco Xavier*, sabemos apenas que era um “preto escravo” de Antonio de Souza Ferreira (o cirurgião descrito acima), natural de Moçambique, que “mostra ter 30 anos” e embarcava a dois (RELAÇÃO, 01/03/1771, fl. 31). Na mesma viagem também trabalhou o cozinheiro Pedro Pereira, “homem preto” natural de Cabo Verde, que fora escravo de Antonio Pereira Soares, “de quem apresentou carta de alforria” assinada dois anos antes. Desde então vivia embarcado, tendo na ocasião mais de cinquenta anos de idade. O forro Manoel da Cruz de Jesus, cozinheiro mina, embarcava havia doze anos quando foi matriculado no *N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas* em 1775, seguindo viagem do Rio de Janeiro para Lisboa. Igualmente sem indicação de sinais veio matriculado no *Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa* o pardo forro João Antonio Correa, natural de Lisboa, com 21 anos de idade e embarcado havia 4 anos (ANTT/JC, 1767, fls. 8 e 9v; RELAÇÃO, 21/03/1775). Os exemplos poderiam ser arrolados à exaustão.

Se observarmos apressadamente esses registros pouco minuciosos quando tratam dos marinheiros negros, a ausência dos mesmos sinais identificadores que descreviam os marinheiros brancos pode ser entendida como um traço da cultura dos europeus. Mas é difícil crer que um português comum do século XVIII, naquela altura da globalização, não conseguisse descrever um homem negro, considerando a convivência cotidiana dada pela presença deles no Reino, pelas constantes viagens à África e pela escravidão no Reino e nos domínios coloniais.

Creio que a descrição física dos homens embarcados tinha alguma finalidade prática. Em caso de morte no mar, era preciso fazer essa informação chegar até os parentes da vítima, assim como pagar-lhes a soldada combinada ou o seguro, quando houvesse, ao que eles tinham direito como herdeiros. Foi o que aconteceu com Manuel Ferreira da Assunção, servente do *Campelo* que, falecido em Batávia durante uma viagem de Lisboa a Macau, teve o mar por sepultura por ter morrido em lugar sob domínio protestante. A fonte não informa a *causa mortis* de Manuel, em 26 de março de 1784, mas seus pais levaram dois anos para receber a herança de 66\$300, restos da soldada de 79\$200 que seria paga no fim da viagem (ANTT, s/d(b), fl. 17v; ANTT, s/d(c)). De modo semelhante, Domingos Lopes Coelho requereu em juízo as soldadas devidas pela Companhia de Pernambuco e Paraíba ao seu filho, o oficial de calafate Antonio Lopes Coelho. O rapaz estava embarcado no *Santo Antonio Voador*, onde faleceu vindo de Pernambuco para Lisboa em 1780, e Domingos alegava que seu filho “faleceu repentinamente no estado de solteiro, sem testamento ou

disposição alguma, e sem descendentes nem outro algum herdeiro mais que o suplicante seu pai”. A morte, neste caso, sobreveio depois que Antonio despencou da enxárcia do mastro de proa “em cima da peça da parte de fora e logo caiu ao mar e desapareceu” (ANTT, s/d(a), fls. 2 e 8).

Quando escravos faleciam a bordo, não havia dúvida a respeito de quem ficaria com as soldadas em haver: o pagamento destinava-se aos senhores, caso ele não estivesse a bordo. Por isso, para além da ausência de descrição física identificadora, também não se mencionava o nome dos pais, de cônjuge e filhos, bem como nada se dizia quanto ao estado civil. A ausência de discriminação dos traços físicos e outras informações nas matrículas de equipagens soa como o cumprimento da vontade dos senhores. Estes, querendo eventualmente substituir um cativo por outro nas matrículas, não desejariam ver os traços físicos mais característicos de seus escravos arrolados em um documento oficial, pois isso poderia dificultar a entrada de outros em viagens futuras desde as restrições impostas pela lei de 1761. Mas esta explicação é parcial e não dá conta de tudo, pois negros forros também não tiveram a descrição física preenchida nas matrículas de marinheiros.

Além de pouco numerosos em termos absolutos, os escravos e libertos também o eram igualmente em relação ao tamanho das equipagens. Em uma amostra de 110 navios, 75 traziam até três escravos ou libertos a bordo; 30 traziam entre quatro e seis; três navios traziam sete homens nessas condições e apenas dois navios traziam um número maior (um com oito escravos e/ou libertos, outro com 11 homens nessas condições). Mas aquelas embarcações que tinham um número maior de escravos e/ou libertos também tinham uma tripulação mais substancial: o *N. S. do Rosário e São José* (ANTT/JC, 1767-1768, fls. 97-112) ia com 89 homens de Lisboa ao Recife em outubro de 1767, entre os quais dez escravos e um forro. O navio com maior proporção de escravos em relação ao total dos tripulantes foi o *N. S. da Assunção e São José*: exceto pelo capitão, todos os demais cinco tripulantes eram escravos, navegando do Recife para Lisboa em março de 1769 (RELAÇÃO, s/d). Um caso intermediário como o da *Conceição* – que trouxe quatro escravos em sua equipagem – tinha uma tripulação bastante grande: 114 homens na rota Lisboa-Salvador em agosto de 1821 (LISTA, s/d).

Muitas outras questões podem ser lançadas aos registros seriais de matrículas de tripulantes, mantido ou ampliado o recorte sobre os cativos e forros. Pode-se, por exemplo, indagar a respeito da experiência profissional dos embarcados. Esse tempo nem sempre foi medido em anos: as expressões “embarca a primeira vez” ou “embarca a primeira viagem” designaram a estreia de 21 forros ou cativos no mar. Outros 15 fizeram entre duas e sete viagens e, no caso do cozinheiro caboverdiano Duarte José, cativo do capitão do *N. S. do Monte do Carmo e Senhor da Canaverde* em viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro em 1768, sabemos que “embarca desde pequeno” e que tinha, nessa altura, 36 anos e não sabia assinar o próprio nome (ANTT/JC, 1767-1769). Entre os



escravos, havia oito marinheiros de primeira viagem, e para 31 homens não temos a informação sobre o tempo de embarque. Tabulando os dados, temos os seguintes tempos de engajamento dos escravos no trabalho marítimo.

**TABELA 1 - Tempo de engajamento dos escravos no trabalho marítimo (1761-1821)**

<b>Tempo de embarque (anos)</b>	<b>Nº de homens</b>
1	2
2	19
3	8
4	8
5	16
6	15
7	10
8	8
9	2
10	5
11	2
12	5
13	5
14	3
15	8
16-19	7
20	6
23-24	2
30-32	2

Fontes: ANTT/JC, 1767-1769; ANTT/JC, 1761-1821; INTENDÊNCIA GERAL DE POLÍCIA, 1780-1783. Salvo menção em contrário, as demais tabelas utilizam as mesmas fontes.

Por vezes, os registros qualificam um pouco a experiência. O calafate Manoel Ramos, com 13 anos de experiência marítima, cumprira oito viagens no navio *Santa Rosa e Senhor do Bonfim* e uma no *Estrela*. Ele não vinha acompanhado de seu senhor, o que indicava tratar-se de um escravo de aluguel. Fora engajado aos 12 anos de idade na vida marítima, já que tinha 25 em 1767 (ANTT/JC, 1767, fl. 28v). Damião da Silva, que “mostra ter” 40 anos de idade, embarcava havia

mais de 20 “e tem feito seis viagens neste mesmo navio [*Santa Rosa e Senhor do Bonfim*] e nove em outros diversos, sempre no exercício de grumete”, denotando que o tempo de experiência, no caso de um escravo como ele, não servia para ascender profissionalmente, ainda que ele acompanhasse seu senhor, capitão dos navios pelos quais andou embarcado (ANTT/JC, 1767, fl. 28v). O escravo Antonio Bandeira compunha uma tripulação pela segunda vez em 1767, tendo trabalhado antes no *Luz*, “da mesma Companhia [de Pernambuco e Paraíba]” em seus 18 anos de idade (ANTT/JC, 1767, fl. 41v). Em outros casos, o trabalho era cumprido na mesma embarcação, como ocorreu com Pedro, onze anos de experiência marítima e idade não especificada (RELAÇÃO, 24/11/1767), e com Manoel Francisco, escravo do mestre carpinteiro do *Santa Rosa e Senhor do Bonfim*, que “mostra ter idade de 15 ou 16 anos” e já fizera três viagens no mesmo navio (ANTT/JC, 1767, fl. 35v). Quanto ao cozinheiro Jerônimo Francisco, de 30 anos mais ou menos, já havia feito três viagens de Lisboa para a Bahia e embarcava pela quarta vez, desta feita em direção ao Recife, em julho de 1767, acompanhando seu senhor, Dionísio Francisco, que ia a bordo como passageiro (ANTT/JC, 1767, fl. 66-66v).

Ao que tudo indica, a vida profissional no mar começava cedo para todos os homens, e essa regra incluía, com variações, os escravos e forros. Consegui reunir dados para 245 homens nessas condições com a especificação do tempo de serviço. Muitos deles não tinham idades exatas, sobretudo os africanos: em seus registros lemos expressões como “pouco mais ou menos”, “parece ter”, “parecer ser de”, “pelo que parece” e outras similares, ao se referirem à idade.

Na amostragem, os homens que faziam sua primeira viagem tinham idades variáveis, entre 11 e 45 anos. Mas é difícil crer que, para a maioria deles, o engajamento em uma embarcação de longo curso fosse a primeira experiência de trabalho na vida. Homens como João Manoel e Manoel Lopes, de 40 anos, ou Ventura Miô, de 45 anos, certamente tinham passado por outras experiências na escravidão, na lida agrícola ou no trabalho urbano, antes de ingressarem no mundo marítimo. O forro *bagunda* Miô era cozinheiro, profissão que ele pode ter exercido desde os tempos da escravidão e que provavelmente lhe valeu a oportunidade de deixar para trás o lugar da vivência e o estigma do cativo, quando embarcou na corveta *N. S. da Piedade*, em Lisboa, com destino a Santos em fevereiro de 1768 (ANTT/JC, 02/02/1768). O caso de Manoel Lopes, também forro, indica que a especialização não era condição imperiosa para um ex-escravo conseguir lugar numa tripulação: ele engajou-se como servente, função para a qual pouco se exigia além da força física e da obediência (ANTT/JC, 29/03/1768). Função idêntica exerceu João Manoel, escravo de Rosa Clara Angélica que, sendo mulher, obviamente não era oficial de nenhuma tripulação, mas sim alugava seu cativo para diferentes serviços, colocando-o dessa vez na condição de servente em um navio que, saído do Porto, passara pelo Rio de Janeiro (onde João Manoel possivelmente embarcou) e dali seguiu para Lisboa (RELAÇÃO, 15/04/1776).

Para os demais escravos e forros embarcados pela primeira vez, as idades foram variáveis. Vejamos se é possível concluir algo a partir das médias etárias.

**TABELA 2 - Idade de forros e escravos quando embarcaram pela primeira vez**

<b>Faixa etária (em anos)</b>	<b>Nº de registros</b>
5 a 9	12
10 a 14	67
15 a 19	53
20 a 24	51
25 a 29	22
30 a 34	18
35 a 39	8
40 a 44	5
45 a 53	5

A tabela deixa claro que crianças e homens jovens, de até 24 ou 25 anos, tinham a preferência dos recrutadores nos navios de longo curso. A partir dos 25 anos, declina o número de homens forros ou escravos recrutados pela primeira vez, como talvez começasse a declinar a força física necessária para o exercício de suas funções, sobretudo quando se iniciavam cedo e sofriam as consequências de um trabalho tão desgastante.

Sabemos que “criança” é um conceito demasiado preciso e historicamente construído. De acordo com Phillipe Ariès, o sentimento de infância surgiu na França dos séculos XVII e XVIII, intimamente relacionado à escolarização e à moralização. Entendida como indivíduo, a criança tem suas primeiras aparições na iconografia do século XVII, sendo anteriormente representada como pequenos adultos ou “homens de tamanho reduzido” (ARIÈS, 1981, p. 51). Mas não é possível negar que Antonio Franco, cuja história abre este artigo, tenha começado cedo.

Também muito precocemente meninos como José Maria Saldanha da Cruz e Francisco Ferreira ingressaram no mundo do trabalho marítimo. Ambos tinham por volta de sete anos quando embarcaram pela primeira vez. No caso de Cruz, um moçambicano que “mostrou ser de mais de 20 anos” em 1768, o registro informa que ele era um cozinheiro forro que contava com mais de treze anos de serviço marítimo (ANTT/JC, 02/02/1768). Quanto a Francisco Ferreira, o encontramos por três vezes embarcado: uma em 1768, no navio *N. S. do Cabo*, na rota Lisboa-Belém do Grão-Pará, tendo 24 anos e catorze de serviço; outra no mesmo ano, navegando de Lisboa a Pernambuco no *N.*

*S. da Glória, Santa Clara e Santo Antonio*, quando se diz que ele teria 25 anos e 15 de experiência marítima, e a terceira em 1771, indo do Grão-Pará a Lisboa a bordo do *Santa Ana e São Francisco Xavier*, quando teria 26 anos de idade e dezenove de engajamento. Como vemos, em cada ocasião os registros informam idades e tempos de experiência diferentes, embora próximos. De todo modo, Ferreira viajara muito desde que se tornara marítimo, entre os 7 e os 10 anos de idade. Os registros sobre ele também informam o nome de seu senhor (José Ferreira de Azevedo) e o nome de seus pais (Manoel Ferreira e Tereza de Oliveira, sendo que ao menos o pai deveria ser escravo do mesmo senhor, a julgar pelo sobrenome) e o local de nascimento: a freguesia de Nossa Senhora da Estrela da Ilha de São Miguel, em Cabo Verde. Ferreira conseguia ao menos assinar seu nome e teria desempenhado ao menos duas funções em sua trajetória marítima: a de servente e a de despenseiro, tendo suas feições sido descritas em uma das matrículas: aos vinte e poucos anos, ele tinha “estatura alta, de cabeleira, testa alta, feições miúdas e sobancelhas pretas” (ANTT/JC, 01/06/1768; ANTT/JC, 08/08/1768; RELAÇÃO, 01/03/1771).

Se iniciar-se cedo no mundo do trabalho marítimo era comum para forros e escravos, começar já idoso também não era uma situação improvável. Os registros informam a presença de alguns homens de idade bastante avançada para os padrões de longevidade na época, sobretudo entre as pessoas que vivenciavam a experiência do cativo. O mais velho foi o servente paraibano Francisco Pedro, de incriveis 81 anos, 60 deles engajado em embarcações sem conseguir qualquer ascensão profissional (RELAÇÃO, 29/11/1776). Não pude saber desde quando ele era forro, mas Francisco provavelmente viveu grande parte de sua vida como escravo. Outros homens tinham 60 anos de idade ou mais quando encontrei suas matrículas. Dois deles eram moços: Felix Rodrigues da Costa, um forro mina que “mostrou ter” 60 anos de idade e fazia sua segunda viagem em 1767, a bordo do *Santa Ana e Santa Isabel*, indo de Lisboa à Bahia (ANTT/JC, 13/10/1767); Antonio de Sá, também forro e mina, tinha aproximadamente a mesma idade (“mostrou ser” de 60 anos) e mais de sete anos de experiência (ANTT/JC, 02/11/1767, fl. 219). Já o angola Caetano da Silva, de 60 anos de idade e 10 de engajamento marítimo, foi matriculado na condição de servente (RELAÇÃO, 29/06/1775). Outro angola de nome Caetano tinha 65 anos ao ser matriculado como marinheiro do *N. S. da Conceição e Santa Rita*, em 1786, tendo começado na vida marítima aos 57 anos de idade. Ele era solteiro e sabemos que seu senhor se chamava João da Silva Rego, um português natural de Óbidos empregado como caixa nesse mesmo navio (ANTT/JC, s/d). Por fim, o cozinheiro João Baptista, nascido em Moçambique, tinha 64 anos e 30 de experiência marítima ao ser matriculado no *S. Zacarias, N. S. da Conceição e Almas* em 1769, na rota Lisboa-Rio de Janeiro. Nessa altura era forro, embora não saibamos desde quando conquistara essa condição (ANTT/JC, 1768).

É preciso dizer que a iniciação precoce no trabalho marítimo não era exclusiva de forros e escravos. Vida de marinheiro era curta e triste, qualquer que fosse sua origem e condição social.

Nela, ingressava-se jovem e a maioria morria cedo. Dados do porto de Dunquerque no século XVIII apresentam uma expectativa de 35 anos para os marinheiros, com uma vida útil que raramente ultrapassava os vinte anos; aos quarenta, já não se tinha mais condições de desempenhar tarefas que exigissem grande esforço físico. Subia-se de posto ou resignava-se à jubilação (AFONSO MOLA; SHAW, 2007, p. 167-168). A instabilidade da vida no mar e a esperança do regresso povoaram as canções marujas, como aquela em que o jovem embarcado despede-se das belas meninas de Lisboa dizendo: “Ai, não pensem que embarco, / Para nunca mais as ver!”<sup>4</sup>

As mulheres eram raríssimas a bordo, e o resultado disso também se fez sentir nas práticas sexuais, com consequências talvez mais sensíveis para os jovens embarcados: o regime disciplinar existente a bordo tornava pajens e grumetes os alvos prediletos dos homens mais velhos e melhor posicionados na hierarquia do navio. Em marinhas católicas, como a luso-brasileira e a espanhola, a prática da homossexualidade a bordo podia acabar em punições quando se voltava à terra, o que não impedia sua ocorrência e as delações (AFONSO MOLA; SHAW, 2007, p. 170-171). De resto, o “pecado nefando” ocorria sob todas as bandeiras (MUÑOZ, 2004, p. 163; HURTADO, 2012, p. 240; BRONNER, 2006), incluindo a pirata (WILSON, 2001, p. 165-167).

No que se refere à idade precoce do engajamento, a diferença era que, no caso dos escravos, a decisão não cabia aos próprios indivíduos, mas sim a seus senhores, enquanto para os forros o ingresso no mundo do trabalho marítimo podia se dar desde o tempo em que eram escravos (e também não podiam escolher livremente seus destinos profissionais) ou já em liberdade, desaparecendo do lugar onde haviam sido escravos e das vistas do antigo senhor. Mas o fato era que os portugueses brancos e livres também começavam cedo por razões que podem ser aqui aventadas. Eles seriam premidos pela dificuldade em ter acesso à terra por pertencerem a famílias numerosas e com propriedades pequenas (caso de muitos portugueses do norte, por exemplo), por estarem impossibilitados de ter acesso à terra em regiões de latifúndios (como os alentejanos) ou por darem continuidade a uma tradição familiar de marinhagem. Para se ter uma ideia das idades com que embarcavam os portugueses brancos e livres, tomemos o universo de duas grandes tripulações em temporalidades distintas.

**Tabela 3 - Idade de brancos e livres quando embarcaram pela primeira vez**

Navio	Tripulantes brancos e livres	Médias de idade quando do primeiro embarque	Navio	Tripulantes brancos e livres	Médias de idade quando do primeiro embarque
<i>N. S. da Boa Viagem e São José</i> (1767)	55 (*)	5 a 9 - 0 10 a 14 - 8 15 a 19 - 32 20 a 24 - 11 25 a 29 - 1 30 a 34 - 1 35 a 39 - 1 40 a 44 - 0 45 ou mais - 1(***)	<i>Nova Aurora</i> (1821)	60 (**)	5 a 9 - 0 10 a 14 - 22 15 a 19 - 22 20 a 24 - 10 25 a 29 - 6 30 a 34 - 0 35 a 39 - 0 40 a 44 - 0 45 ou mais - 0

(\*) Mais dois sem tempo de experiência registrado.

(\*\*) Mais quinze sem tempo de experiência registrado.

(\*\*\*) O capelão João Martins dos Reis e Abreu, de 73 anos e quatro de embarque, quando foi matriculado neste navio (ANTT/JC, 02/09/1767, fl. 76). O registro o descreve como homem de “estatura ordinária, magro, olhos encovados e pardos, rosto enrugado, muito calvo, e o cabelo branco”.

Fonte: ANTT/JC, 02/09/1767, fls. 62-70v e 76-77; ANTT/JC, 14/09/1821.

Em ambos os navios, o tripulante mais jovem tinha 10 anos de idade, quando na amostragem de cativos e forros encontramos vários registros de crianças entre 5 e 9 anos. Porém, do mesmo modo que na Tabela 2, o recrutamento se fazia majoritariamente entre jovens brancos na faixa dos 10 aos 24 anos, declinando a partir de 25 anos de idade. Os mesmos efeitos deletérios do trabalho sobre os corpos e a produtividade dos trabalhadores se faziam sentir também entre os brancos e livres. A maioria das descrições físicas desses homens indica a ausência de defeitos no corpo, mas, quando existem, elas remetem a defeitos adquiridos no exercício profissional. Mencionam-se problemas nos membros, como ausência de polegar por ter sido decepado, “verrugas pretas [nas] mãos”, “dedos mínimos das mãos tortos”, “um sinal de queimadura no pulso direito”, “pernas arqueadas”, “um joelho inflamado e chagado” ou “deslocado”. Outras vezes são costuras e cicatrizes “em baixo da orelha”, “na barba”, “no beijo de cima”, “na ponta do dedo index”, “um sinal cavado da parte esquerda debaixo do beijo inferior”. Havia menções também a feridas abertas, nos membros e nos olhos. Mas, nos registros, os defeitos mais comuns eram os dentes faltantes ou quebrados, em um ou em “ambos os queixos”, o que pode ser acrescido às indicações da

historiografia sobre a exposição dos marinheiros às doenças profissionais, como reumatismo, hérnias e escorbuto (AFONSO MOLA; SHAW, 2007, p. 170).

Marinheiros dos séculos XVIII e XIX compartilharam muitas vivências e experiências, no trabalho que exerceram e na cultura que construíram. Na marinha mercante luso-brasileira desse período, vimos que havia uma imensa maioria de homens brancos e livres e um pequeno número de escravos e forros. Isso posto, é preciso buscar também as diferenças e as especificidades do engajamento desses trabalhadores conforme suas cores e condições sociais prévias, produzidas em terra e trasladadas para o mar. De um lado, a presença de escravos e libertos desempenhou um papel na construção da cultura marítima, nos aspectos linguísticos e nos anseios de liberdade, por exemplo. Mas as clivagens de cor e condição social deixam entrever que as funções mais pesadas e menos especializadas a bordo ficavam quase sempre a cargo dos escravos e libertos, quando estes compunham as tripulações. Por essa fonte, não podemos saber que tipo de tratamento esses homens recebiam cotidianamente da parte dos oficiais e de seus companheiros de lidas marítimas. Para isso, é preciso avançar nas pesquisas sobre o mundo do trabalho marítimo, lidando com fontes de natureza diversificada.

## Referência

A DESPEDIDA do marujo. In: NEVES, Cesar das; CAMPOS, Gualdino de (coord.). *Cancioneiro de músicas populares*. Porto: Cesar, Campos & Cia., 1898. v. III.

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.

ALADRÉN, Gabriel. Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 44, p. 439-458, jul./dez. 2009.

ALVARÁ com força de Lei. 19 set. 1761. Disponível em <[http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id\\_parte=105&id\\_obra=73&pagina=1152](http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=105&id_obra=73&pagina=1152)>. Acesso em: 21 set.2015.

AMORIM, João Pedro. *Dicionário da Marinha*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

ANTT. *Feitos Findos - Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Caixa 20, Maço 15, n. 8, s/d(a).

ANTT. *Feitos Findos - Juízo da Índia e Mina*. Justificações Ultramarinas, Oriente. Maço 2, n. 16, s/d(b).

ANTT. *Feitos Findos - Juízo da Índia e Mina*. Justificações Ultramarinas, Terras Diversas. Maço 7, n. 22, s/d(c).

ANTT/JC. *Lista dos oficiais e tripulação do navio [...] de que é Capitão Mathias de Almeida Castro que segue viagem de Lisboa para Pernambuco*. Maço 37, caixa 128, 14 set. 1821.

ANTT/JC. *Matrículas das equipagens dos navios*. Livros 1, 2, 3, 4 e 5, 1767-1769.

ANTT/JC. *Livro 1 - Matrículas de Equipagens de Navios*, 1767-1768.

ANTT/JC. *Livro 1 - Matrículas de Equipagens de Navios (1767-1768)*, 2 set. 1767.

ANTT/JC. *Livro 1 - Matrículas de Equipagens de Navios (1767-1768)*, 13 out. 1767.

ANTT/JC. *Livro 1 - Matrículas de Equipagens de Navios (1767-1768)*. Santa Teresa e N. Senhora do Monte do Carmo. Lisboa-Bahia, 2 nov. 1767.

ANTT/JC. *Livro 2 - Livro das Matrículas dos Marinheiros (1767)*. Navio N. S. da Glória, Santa Clara e Santo, 1767.

ANTT/JC. *Livro 3*, 1768.

ANTT/JC. *Livro 3 - Matrícula das Equipagens dos navios (1767-1769)*, 2 fev. 1768.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de equipagens de navios*, 1767-1769.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de equipagens de navios (1767-1769)*. Navio Bom Jesus de Além e N. S. da Esperança, Lisboa-Bahia, 29 mar. 1768.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de equipagens de navios (1767-1769)*. Galera Bom Jesus de Vila Nova e Almas, Lisboa-Santos, 2 fev. 1768.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de equipagens de navios (1767-1769)*. N. S. do Cabo, Lisboa-Grão Pará, 1 jun. 1768.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de equipagens de navios (1767-1769)*. N. S. da Glória, Santa Clara e Santo Antonio, Lisboa-Pernambuco, 8 ago. 1768.

ANTT/JC. *Livro 4 - Matrícula de Equipagens de navios*. Maço 1, Caixa 3, 1767-1769a.

ANTT/JC. *Livro 5 - Das Matrículas das Equipagens dos Navios*, 1767-1769b.

ANTT/JC. Maço 34, Caixa 112, s/d.

ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros (1761-1821)*. Maço 1, Caixa 1; Maço 1, Caixa 2; Maço 1, Caixa 3; Maço 1, Caixa 5; Maço 1, Caixa 6; Maço 1, Caixa 7; Maço 1, Caixa 8; Maço 37, Caixa 128, 1761-1821.

ARIÈS, Phillipe. *História social da criança e da família*. Rio de Janeiro: LTC, 1981.



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

BRONNER, Simon J. *Crossing the Line: Violence, Play, and Drama in Naval Equator Traditions*. Amsterdã: Amsterdã University Press, 2006.

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.

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

FREITAS, Antonio Gregório de. *Novo dicionário de marinha de guerra e mercante*. Lisboa: Imprensa Silvana, 1855.

HURTADO, Manuel-Reyes García (ed.). *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Síliex, 2012.

INTENDÊNCIA GERAL DE POLÍCIA. *Contas para a Secretaria*. Livro 1, 1780-1783.

JEHA, Silvana C. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854*. Rio de Janeiro: PUCRJ, 2011.

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

LISTA dos oficiais e da equipagem do navio [...] que segue viagem para a Bahia de que é caixa Manoel Ribeiro Guimarães e irmão. In: ANTT/JC. *Maço 37, Caixa 128*, s/d.

MUÑOZ, Margarita Gil. *La vida religiosa de los mareantes: devociones y prácticas*. Madrid: Ministerio de Defensa; Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.

RELAÇÃO da equipagem da corveta N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas que segue viagem para a cidade de Lisboa. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 2, Caixa 8. Rio de Janeiro, 21 mar. 1775.

RELAÇÃO da equipagem da galera S. Pedro de Rates e Santa Quitéria que segue viagem para Lisboa vinda do Porto. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 2, Caixa 7. Rio de Janeiro, 30 abr. 1776.

RELAÇÃO da equipagem do navio N. S. da Madre de Deus e Santo Antônio que segue viagem para Lisboa e veio do Porto. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 1, Caixa 7, 15 abr. 1776.

RELAÇÃO das pessoas de que se compõem a equipagem do navio N. S. do Carmo e Senhor da Cana Verde que vai para a cidade de Lisboa. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 1, Caixa 1. Rio de Janeiro, 24 nov. 1767.

RELAÇÃO dos oficiais e mais equipagem da galera [...] que segue viagem do porto desta cidade do Rio de Janeiro para a de Lisboa. In: ANTT/JC. *Livro 3 - Matrículas das equipagens dos navios (1767-1769)*. Maço 1, Caixa 5, 5 fev. 1774.

RELAÇÃO dos oficiais e mais equipagem da galera [...] que segue viagem para a cidade de Lisboa. In: ANTT/JC. *Livro 3 - Matrículas das equipagens dos navios (1767-1769)*. Maço 1, Caixa 8, 17 jul. 1775.

RELAÇÃO dos oficiais e mais pessoas da equipagem da corveta N. S. da Oliveira que segue viagem [do Pará] para Lisboa. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 1, Caixa 8, 29 jun. 1775.

RELAÇÃO dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio [...], que vai para a cidade de Lisboa. In: ANTT/JC. Maço 1, Caixa 1, s/d.

RELAÇÃO dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio Santa Ana e São Francisco Xavier que faz viagem para Lisboa. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 1, Caixa 3. Pará-Lisboa, 1 mar. 1771.

RELAÇÃO dos oficiais, e mais equipagem da nau Princesa do Brasil, que segue viagem para a cidade de Lisboa. In: ANTT/JC. *Relações de equipagens de navios e passageiros*. Maço 1, Caixa 8. Rio de Janeiro, 29 nov. 1776.

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.

RODRIGUES, Jaime. Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c.1760-c.1825). *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, p. 9-35, 2013a.

RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760-c.1825. *Almanack*, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, 1º sem. 2013b.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papirus, 2001.

SILVA JR., Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

VENANCIO, Renato Pinto. *Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19*. São Paulo; Belo Horizonte: Alameda; FAPEMIG, 2012.

WILSON, Peter Lamborn. *Utopias piratas: mouros, hereges e renegados*. São Paulo: Conrad, 2001.

## Notas

---

\* Uma versão reduzida deste texto foi apresentada na *School of Modern Language* da *University of Bristol* em outubro de 2015, como paper intitulado “Maritime culture in the Atlantic (18th and 19th Centuries): Professional Profiles, Rites on Board the Ships and Material Life”.

<sup>1</sup> Cf. (ALVARÁ, 19/09/1761). Para uma discussão sobre os sentidos dessa lei na historiografia, ver: RODRIGUES, 2013b, p. 150-152.

<sup>2</sup> Discuti esse percentual em: RODRIGUES, 2005, p. 186-187.

<sup>3</sup> CANDIDO, 2010, p. 399. A autora ressalta o percentual diminuto quando comparado aos dados apresentados por mim e por Herbert Klein para navios negreiros entre 1795 e a primeira metade do século XIX (de 14 a 24%).

<sup>4</sup> “[A] canção deve ser muito antiga; ainda se canta em Sergipe, no Brasil, nos bailados dos marujos, onde foi recolhida a parte melódica, pelo Exmo. Snr. Silvio Romero” (A DESPEDIDA, 1898, p. 1).

**Jaime Rodrigues.** Professor Associado, Programa de Pós-Graduação e Departamento de História - Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - UNIFESP - Univ. Federal de São Paulo - Rua do Rosário, 382, CEP 07111-080, Guarulhos, SP, Brasil. Investigador do CEAUP/Univ. do Porto. A pesquisa contou com apoio da CAPES e resulta das atividades de pós-doutoramento desenvolvidas na Faculdade de Letras da Universidade do Porto em 2015.

Recebido em 31/07/2015

Aprovado em 14/09/2015