

“MARINHEIROS DE ALTO-MAR NÃO SE FAZEM NUM DIA”

HOMENS, NAVIOS E MERCADORIAS EM DESLOCAMENTO ENTRE PORTUGAL, PARAÍBA E MACAU (1767-1821)

Jaime Rodrigues¹  

Universidade Federal de São Paulo

Desde o século XV, Lisboa foi um animado centro portuário. Nos séculos seguintes, o ir e vir das embarcações nunca deixou de ocorrer: mesmo nos momentos em que os tesouros reais já não luziam tão intensamente devido ao declínio do comércio com o Oriente, continuavam a chegar à cidade mercadorias de quatro continentes. Esse é o caso da temporalidade em questão aqui, que vai do início das matrículas sistemáticas dos tripulantes feitas na época pombalina às vésperas da declaração de independência do Brasil. Como ressaltou Vitorino de Magalhães Godinho, um surto de prosperidade era notado no Reino entre o último quartel do século XVIII e os anos anteriores à partida da Corte para o Rio de Janeiro:

o comércio português com as Índias Orientais [...] toma um desenvolvimento inesperado, bastante intenso. Em vez dos dois navios que se enviavam durante o século XVII e a primeira metade do XVIII, bruscamente, passa-se a mandar oito e dez – e são navios portugueses que fazem a maior parte do comércio inglês com a China e a Índia.²

Carlos da Cunha chamou a atenção para a conjuntura de guerras e revoluções do final do século XVIII, quando as mercadorias de Portugal e seus domínios se valorizam “enquanto sua capital reforçava o seu estatuto de grande

-
- 1 Professor titular de História do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História e Departamento de História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo.
 - 2 Vitorino de Magalhães Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)”, *Revista de História*, v. 4, n. 15 (1953), p. 87, .

entreposto de gêneros coloniais” pelos quais os mercados europeu e africano eram ávidos, tais como algodão, açúcar, tabaco, couro, cacau e pau-brasil.³

Estudiosos apontaram nas últimas décadas a pertinência de avaliar o fluxo das mercadorias entre o Reino e seus domínios, “acabando por [...] admitirem a necessidade de completar esta abordagem com a do movimento comercial dos vários portos envolvidos em tais trocas, mas sem avançarem concretamente nessa direção”.⁴ Nesse empenho, é visível o predomínio da abordagem econômica, na qual quase sempre estão ausentes as gentes do mar, responsáveis pelo movimento das embarcações e mercadorias.⁵

Não pretendo investigar toda a variedade das carreiras, mas apenas de duas delas: uma mais demorada, de Lisboa a Macau (11 mil km em linha reta) e eventualmente outros portos do Oriente; e outra mais rápida, de Lisboa à Paraíba (5.700 km em linha reta). As trajetórias de Portugal à África, às ilhas atlânticas e aos portos situados a nordeste da América portuguesa “eram curtas e sem grandes desafios para a navegação, quando comparadas com a carreira da Índia”⁶ devido às condições naturais dadas por bons atracadouros, ventos e correntes favoráveis. Como outros historiadores, Carlos da Cunha pouco atentou para o papel que essas mesmas rotas cumpriam no sentido do aprendizado e acúmulo de experiência por parte de oficiais e trabalhadores marítimos. A escolha dessas duas rotas é apropriada ao argumento a ser desenvolvido: as viagens, além de servirem aos propósitos comerciais, podiam ter uma função formativa no mundo do trabalho marítimo e suas tripulações compunham-se a partir de uma racionalidade adequada aos trajetos, como adiante ficará evidente.

3 Carlos Guimarães da Cunha, *Negociantes, mercadores e traficantes no final da monarquia absoluta*, Lisboa: Colibri, 2014, p.140.

4 Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, Lisboa: CNPCDP, 2001, p. 10.

5 Jaime Rodrigues, *A onça está solta: dimensões do mundo do trabalho marítimo em Portugal e na América portuguesa (séculos XVIII e XIX)*, Tese (Professor Titular), Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2023, p. 56 e seguintes.

6 Anthony Russel-Wood, *Histórias do Atlântico português*, 2ª ed., São Paulo: Editora da Unesp, 2021, p. 206.

Antes de mais, descrevo sumariamente a amostragem dos barcos em circulação entre Lisboa e os dois portos coloniais selecionados. Entre Lisboa e a Paraíba, distância normalmente cumprida entre cinquenta e sessenta dias, selecionei quinze viagens feitas de 1767 a 1798 por onze vasos. Entre Lisboa e Macau e os portos asiáticos, a distância e a demora em vencê-la eram bem maiores, chegando uma derrota de ida e volta a durar dois anos – um ano e meio se as condições fossem favoráveis.⁷ Nesse percurso, selecionei dez viagens feitas por dez embarcações diferentes, entre 1781 e 1821. O quadro a seguir apresenta o universo da amostragem.

Quadro 1: amostragem de embarcações mercantes em circulação entre Lisboa, Paraíba e Macau/Portos da Ásia (1767-1821)

Embarcação	Capitão	Rota	Data do despacho (ano/mês/dia)
<i>Senhor Jesus da Boa Fortuna</i>	José de Medeiros Silva	Lisboa-Paraíba	10/10/1767
<i>Senhor Jesus da Boa Fortuna</i>	José de Medeiros Silva	Paraíba-Lisboa	07/02/1768
<i>N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas</i>	Domingos Dias Galvão	Lisboa-Paraíba	14/12/1767
<i>N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas</i>	Domingos Dias Galvão	Paraíba-Lisboa	27/08/1768
<i>N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas</i>	Domingos Dias Galvão	Lisboa-Paraíba	22/02/1769
<i>N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas</i>	Domingos Dias Galvão	Paraíba-Lisboa	02/08/1769
<i>Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno</i>	José Francisco Campos	Paraíba-Lisboa	10/02/1770
<i>N. S. do Rosário e São Domingos</i>	Manuel Lázaro Leitão	Paraíba-Lisboa	26/04/1770
<i>Santo Antônio Sorne</i>	Tomás de Vilanova	Paraíba-Lisboa	07/11/1776
<i>Santo Antônio Delfim</i>	Antônio Leonardo de Mendonça	Lisboa-Paraíba	05/03/1781

7 Charles R. Boxer, *O império marítimo português (1415-1825)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2002, pp. 219 e 239.

Embarcação	Capitão	Rota	Data do despacho (ano/mês/dia)
<i>N. S. da Conceição, Santo Antônio e Almas</i>	Antônio Cardoso Batista	Lisboa-Maranhão-Paraíba	19/04/1787
<i>N. S. do Monte e Flor do Funchal</i>	Antônio Luís Pereira	Lisboa-Paraíba	11/09/1795
<i>Flor de Lisboa</i>	Francisco José Rodrigues Aguiar	Lisboa-Paraíba	05/10/1795
<i>Santo Estêvão</i>	Simão Luís do Cabo	Lisboa-Paraíba	16/03/1798
<i>Santo Antônio Africano</i>	Antônio Ferreira Barros	Lisboa-Paraíba	28/07/1798
<i>N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara</i>	Manuel Francisco Lima	Lisboa-Macau	15/01/1781
<i>N. S. do Carmo, Santa Eulália e Almas</i>	Félix de Sousa	Lisboa-Madeira-Rio de Janeiro-portos da Ásia	07/01/1782
<i>N. S. da Esperança, o Netuno</i>	Antônio José Duarte	Lisboa-Rio de Janeiro-Macau	18/01/1782
<i>Santa Cruz e Almas, o Visconde de Lourinhã</i>	José Nunes da Silveira	Macau-Lisboa	08/01/1785
<i>Santa Cruz</i>	Lourenço da Silva	Macau-Lisboa	22/02/1786
<i>N. S. das Necessidades e Almas</i>	Pedro de Vilas Boas	Lisboa-portos da Ásia-Bahia ou Rio de Janeiro	12/09/1786
<i>N. S. da Conceição Princesa de Portugal</i>	Bernardo José da Silva	Lisboa-portos da Ásia [Macau]	18/01/1788
<i>Grão Pará</i>	Caetano Martins da Silva	Lisboa-Madeira-Rio de Janeiro-portos da Ásia	30/03/1795
<i>Vasco da Gama</i>	Joaquim dos Ramos	Lisboa-Rio de Janeiro-Macau	10/05/1821
<i>Temerário</i>	João Antônio Amorim	Lisboa-Macau	23/06/1821

Fontes: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Junta do Comércio* (ANTT/JC), livros 2 e 4; maço 1, caixas 1, 2 e 8; maço 34, caixas 112 e 113; maço 37, caixa 128; Arquivo Histórico Ultramarino/*Conselho Ultramarino* (AHU), *Macau*, caixa 17, doc. 29.

Estabelecido o recorte e o universo da amostragem, procurei os nomes das embarcações e seus capitães. A busca por capitães não denota uma valorização deliberada dos oficiais: ocorre que, por sua posição hierárquica e socialmente mais bem posicionada, esses oficiais e os barcos por eles comandados servem como “guias” na busca por outros tripulantes, na medida em que ações judiciais e registros de matrículas envolvendo esses homens e suas embarcações podem nos remeter aos demais trabalhadores que normalmente tem nomes mais comuns e trajetórias mais difíceis de perscrutar.

Perfis dos capitães

O posto de capitão era o mais elevado na navegação marítima mercante. Suas atribuições envolviam o exercício do poder: era ele quem dava a última palavra nas decisões. Exercer o poder não estava necessariamente relacionado à competência e à experiência de longos anos, como se alcançar o lugar de capitão fosse o coroamento de uma carreira na qual se ascendia mediante avaliação de desempenho. Quase sempre, a posição advinha de origem familiar e condição social, portanto colocadas desde antes do ingresso desses homens no mundo marítimo.

A análise do perfil das equipagens em trânsito em rotas mais curtas – como a que se destinava à Paraíba – e mais longas – como no caso dos portos da Ásia – pode ajudar a esclarecer as exigências em pauta no planejamento das viagens marítimas quando se tratava de escolher os homens aptos a viabilizá-las. Começamos pelos capitães para, em seguida, abordarmos os demais oficiais e os marinheiros comuns. Por ora, vejamos o que é possível dizer sobre esses homens acessando indícios das trajetórias profissionais de alguns deles.

Pedro de Vilas Boas foi capitão, primeiro piloto e primeiro caixa em uma viagem da corveta *N. S. das Necessidades e Almas* entre Lisboa e os portos da Ásia em 1786, de início com escala prevista na Bahia ou

no Rio de Janeiro. Natural da Freguesia de Santa Maria dos Anjos, em Esposende, pertencia à abastada família dos Vilas Boas Pereira, donos da Casa da Praça daquela localidade do Arcebispado de Braga, situada defronte à câmara municipal e conhecida também como Casa do Capitão-Mor ou do Senhor da Praça. É possível que o engajamento marítimo tenha sido a razão que o levou para longe de sua terra natal: em 1786, ele tinha 58 anos de idade e, quando em terra, vivia com a esposa, Maria da Natividade, em Lisboa.⁸ A estabilidade conjugal e o estabelecimento na capital eram conquistas da maturidade, fruto dessa e de outras viagens ao Oriente e do acúmulo de experiência do jovem Vilas Boas no tráfico transatlântico de gente retirada da África, onde debutou por volta dos 23 anos de idade no comando da corveta *N. S. da Conceição e Santo Antônio*, em viagem armada em Lisboa rumo a Luanda, embora não se saiba exatamente em que ponto da América portuguesa foram desembarcados os quase trezentos escravizados nessa viagem.⁹ Dois anos depois, ele era o capitão da sumaca *Santa Teresa de Jesus* que, em 1761, levou 269 homens, mulheres e crianças sequestrados em Angola até a Bahia, onde estava quando informou às autoridades locais sobre as agruras enfrentadas pela nau da Carreira da Índia *N. S. da Caridade e São Francisco de Paula* em sua escala angolana. O jovem capitão testemunhou a parada da *Caridade* em Luanda em 6 de junho, carregada de panos que valiam cerca de 80 mil cruzados, mas com falta de mantimentos e de água para o consumo de seus homens.¹⁰ Um carregamento tão valioso soa como um paradoxo se posto ao lado da fome e da sede dos tripulantes. Um paradoxo, mas não uma surpresa: sabemos que era comum nessa carreira abarrotar os navios de gêneros vendáveis e suprimentos insuficientes para a sobrevivência dos embarcados.

O capitão minhoto continuou a navegar nos anos seguintes, possivelmente no tráfico transatlântico de africanos, embora seu rastro só reapareça

8 ANTT/JC, Maço 34, Caixa 112.

9 *Slave Voyages*, viagem nº 48.247.

10 AHU, *Bahia*, caixa 28, docs. 5.344 e 5.345; José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968, p. 341; *Slave Voyages*, viagem nº 48.281.

na documentação quando ele pilotou a fragatinha *São Tiago Maior* em viagem da Bahia a Lisboa em 1770, tendo assumido o posto no lugar de Antônio Leonardo de Mendonça, condutor do navio na vinda desde Lisboa. Anos depois, além de mercadorias coloniais, transportou moeda do Rio de Janeiro ao Reino quando era capitão do *N. S. do Carmo e Santo Antônio e Almas*, em uma viagem na qual o senhorio desse navio o cobrou por uma dívida de mais de cem mil réis por erros cometidos na contabilidade do negócio.¹¹

Na maturidade, Vilas Boas se fixou nas rotas do Oriente, onde obteve alguma projeção nos negócios marítimos antes de galgar posições como oficial mercante: Cosme Damião de Gouveia, capitão que trabalhara para ele numa viagem do navio *Campelo* à Ásia em 1775, deixou de receber suas soldadas e o levou à justiça. Gouveia faleceu antes da sentença e a ação foi mantida por seus herdeiros, que penhoraram bens na casa lisboeta de Vilas Boas, na Mouraria, a fim de garantir o pagamento.¹² As condições de contratante de outros oficiais, de senhorio ou de proprietário de navios não eram incompatíveis com a de capitão, como este caso revela: aos 62 anos de idade e em plena atividade, Pedro Vilas Boas era “assalariado” em 2:100\$000 para atuar como capitão, primeiro piloto e primeiro sobrecarga da *N. S. das Necessidades e Almas* “para nela ir e vir de Macau fazendo escala em certas partes”. Mas a boa reputação não durou para sempre: um grupo de negociantes de Lisboa que o havia contratado para conduzir outra viagem a Macau em 1790 o acusava de arruinar a operação de forma deliberada. Ele teria abandonado o barco na China e voltado ao Reino em outra corveta, a *Rainha de Nantes*, onde foi contratado como piloto em troca de um pagamento de 120\$000. Chegando a Lisboa, Vilas Boas recusou-se a prestar conta aos seus primeiros contratantes e, além disso, cobrou na justiça a quantia de 998\$905 que julgava lhe ser devida.¹³

11 AHU, *Rio de Janeiro*, caixa 94, doc. 8.175; ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 12, nº 5, caixa 320.

12 ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 4, nº 7, caixa 312 e maço 23, nº 17, caixa 390.

13 ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 58, nº 12, caixa 245, fl. 59-59v.; maço 67, nº 17, caixa 254.

N. S. da Conceição, Princesa de Portugal era uma nau da navegação para o Oriente. Um raro diário de bordo narrando episódios excruciantes de uma viagem ocorrida entre 1783 e 1785, com 46 homens (oito dos quais mortos no percurso) sob o comando de José Gervásio de Moura, deixa evidentes as imensas dificuldades que essa rota apresentava. O documento permite acompanhar passo a passo as tensões derivadas da escassez de água e comida, das altercações entre os tripulantes, dos ataques de navios inimigos no Índico, das doenças e dos muitos desvios de rota que prolongaram indefinidamente a viagem.¹⁴ Depois de tocar em vários portos da costa ocidental indiana, o navio fez escala em Benguela e na Bahia, sendo vistoriado nesta última pelo intendente da Marinha em março de 1785, mais de seis meses depois de largar da Índia. Em Lisboa, fez-se nova vistoria pelo superintendente geral dos contrabandos, em 1 de abril.¹⁵ Moura saiu dessa viagem com uma dívida de 1:080\$000¹⁶ e continuou a acumular passivos, como aquele pelo não pagamento de uma letra de risco de 520\$000 referentes à armação negreira de uma corveta em trânsito entre Lisboa, Benguela e Pernambuco em 1788 na qual ele fora o capitão.¹⁷ Isso indica que, depois da malfadada viagem à Índia de anos antes, José Gervásio de Moura continuou na navegação em rotas mais curtas e que exigiam menos do capitão quando se tratava de deliberar em meio às dificuldades, eventualmente por não conseguir decidir sob pressão e por não ter, afinal, um grande talento para os negócios.

Seu sucessor no comando da *Princesa de Portugal* foi Bernardo José da Silva (outras vezes Silva Neves), que partiu de Lisboa em janeiro de 1788 com destino aos portos da Ásia. Nascido na freguesia lisboeta de Santos-o-Velho e engajado desde muito cedo no mundo marítimo,

14 O diário de bordo dessa viagem foi transcrito e comentado por Beatriz Anselmo de Oliveira et al, “Conflito e tensão no mar: experiências da tripulação do navio *Nossa Senhora da Conceição, Princesa de Portugal* (1783-1785) narradas em um diário de bordo”, *Tempos de História*, v. 1, n. 41 (2022), pp. 59-99, [↗](#).

15 AHU, *Bahia*, caixa 61, docs. 11.769.

16 ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 50, nº 2, caixa 237.

17 *Slave Voyages*, viagem nº 48.420; ANTT/FF, *Juízo da Índia e Mina*, maço 37, nº 14, caixa 224; maço 2, nº 5, caixa 310 e maço 11, nº 14, caixa 319.

Silva já era um experimentado navegador nesse tempo, com quinze anos de engajamento e trinta de idade em 1773. Sabemos que ele atuou como piloto em outras viagens do Rio de Janeiro ao Reino entre esse ano e 1778, comandando sempre em torno de trinta indivíduos.¹⁸ Solteiro em todas as matrículas, foi descrito como um homem de estatura ordinária, rosto redondo, barba preta, olhos pardos encovados e de cabeleira.

José Francisco Campos era capitão do *Bom Jesus dos Navegantes e São João Nepomuceno*, viajando entre a Paraíba e Lisboa em 1770. Campos atravessava o Atlântico com frequência, levando gêneros a serviço da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPP) desde a sua instituição, em 1759, entre as capitanias do norte e o Reino, como em 1768, quando cruzou o mar duas vezes, em fevereiro e agosto, em viagem redonda de Lisboa ao Recife. Nascido na freguesia lisboeta de Santos e filho de Manuel Francisco e Luísa Maria, assinou a própria matrícula, como fazia a totalidade dos capitães, num sinal inequívoco do letramento dessa camada profissional privilegiada. Aos 32 anos já era capitão e, ao entrar na casa dos quarenta anos de idade, sua mão esquerda perdeu um pouco do vigor, não sabemos se por mal congênito ou adquirido em decorrência do trabalho – o que, no caso de capitães, quase nunca era motivo para incapacitação definitiva.¹⁹

A trajetória de Manuel Lázaro Leitão mostra semelhanças com a de Campos. Nascido na Freguesia de Santa Catarina, em Lisboa, tinha entre 35 e 36 anos de idade e alegou 23 a 25 anos de experiência marítima em 1768/1769 – o que o coloca muito jovem em um barco, a darmos crédito às suas informações. Filho de Antônio Francisco e Teresa Sevina e casado com Josefa da Exaltação, era um homem de “estatura ordinária, de cabeleira, sobranceiras delgadas e pretas, olhos e boca pequena e o nariz grande” que assinava o próprio nome nas matrículas. Capitaneou algumas viagens entre Pernambuco, a Paraíba e o Reino a serviço da CGCPP, por exemplo

18 AHU, *Rio de Janeiro*, caixa 95, doc. 8.216; caixa 96, doc. 8.320; caixa 98, doc. 8.452, caixa 136, doc. 10.743; *Avulsos (Ultr.)*, caixa 8, doc. 610; ANTT/JC, maço 1, caixa 5, 7 de fevereiro de 1774.

19 ANTT/JC, maço 1, caixa 1 e Livro 3.

a do *N. S. do Rosário e São Domingos*, iniciada em 26 de abril de 1770, vindo de uma experiência de anos navegando desde o Recife nessa e em outras embarcações, e nela permanecendo ao menos até 1793.²⁰

Em algumas ocasiões Leitão teve de responder a interpelações devido a problemas decorrentes de sua prática como capitão, relativos à contratação de tripulantes e ao transporte de passageiros em navios comandados por ele. Em 1772, o cozinheiro Elias Ximenes Cosme o questionou por tentar usar seus serviços além da função negociada no *N. S. dos Prazeres*, querendo obrigá-lo a trabalhar no desembarque das mercadorias na chegada ao Reino. Desconfio que isso tivesse algo a ver com a condição de forro do preto Cosme, que recorreu à tradição dos trabalhadores do mar e certamente às formas de resistência que praticava desde seu tempo no cativo para se contrapor a Leitão, que entendia as coisas de outro modo: “não foi ajustado para ir com praça de moço naquela nau; foi sim ajustado [...] para ir sendo seu cozinheiro, e quando há estes ajustes, nunca o cozinheiro teve obrigação de assistir à descarga, porque só é obrigado a estar a bordo quando o capitão está embarcado para lhe fazer de comer e aos seus passageiros”.²¹

O outro caso refere-se a João Bernardo Duarte Lima e Gondim, que pagara 57\$600 réis para ir como passageiro no *N. S. dos Prazeres* do Recife até Lisboa, de onde seguiria a Coimbra para se matricular na universidade. Impedido de viajar por ter adoecido em Pernambuco, Gondim queria seu dinheiro de volta, mas o capitão Leitão não se dispunha a devolver o valor da passagem que lhe fora entregue antecipadamente.²² O montante em causa deixa entrever que o dinheiro pago por cada passageiro representava mais do que toda a soldada de um tripulante de baixo escalão nesse percurso, como a de um marinheiro ou um cozinheiro.

Antônio Cardoso Batista, nascido no Porto, ainda não chegara aos trinta anos de idade quando capitaneou o *N. S. da Conceição, Santo*

20 ANTT/JC, Livro 3; maço 1, caixa 1; AHU, *Avulsos Ouro*, AHU, *Avulsos Ouro*, caixa 1, docs. 4 e 21 e caixa 20, doc. 1.796; *Pará*, caixa 103, doc. 8.171; caixa 105, docs. 8.339 e 8.340; caixa 107, doc. 8.454; caixa 108, doc. 8.491.

21 ANTT/FF, Conservatória da CGCPP, maço 6, nº 10, caixa 8, fl. 16v.

22 ANTT/FF, Conservatória da CGCPP, maço 33, nº 3, caixa 44.

Antônio e Almas entre 1781 e 1787. Se não há muitas informações sobre ele, as poucas existentes apontam para uma prática sobre a qual ainda é preciso investigar mais: o compartilhamento de navios, oficiais e trabalhadores entre a CGCPP e sua homóloga do Grão-Pará e Maranhão. Ambas as viagens dessa sumaca se fizeram entre Lisboa e Belém, e a de 1787 incluiu uma escala na Paraíba,²³ o que soa incomum pelas características dos monopólios das duas empresas e pelas condições de navegabilidade entre esses dois portos coloniais.

Nas raras vezes em que as fontes registram a ascensão profissional de homens do mar, via de regra se trata de capitães. É o caso de Antônio Luís Pereira, nascido em São João da Foz, no Entre-Douro-e-Minho, solteiro aos 28 anos de idade, filho de Antônio Luís da Piedade e dona Rosa Angélica. Entre 1791 e 1795, casou-se com Maria Eusébia, quando alegava ter 45 anos de idade e vinte de experiência marítima em 1791, mantendo a condição de casado em 1807. Era o capitão do *N. S. do Monte e Flor do Funchal* entre Lisboa, Pernambuco e a Paraíba em 1795-1796. Com o fim do monopólio das duas companhias de comércio do norte da colônia, a circulação dos mesmos navios, oficiais e trabalhadores que avengei acima deve ter se ampliado ainda mais, e o que sabemos sobre a trajetória profissional de Pereira entre 1781 e 1807 aponta nessa direção. Ele era praticante de piloto no *N. S. de Nazaré e Santa Ana, o Invencível* (Lisboa-Pernambuco, 1781), ascendendo a sota-piloto do *São Pedro de Rates* no mesmo ano (Lisboa-Maranhão) e a capitão de navios como a galera *N. S. da Piedade Flor da América* (Lisboa-Pernambuco, 1791; Santos-Pernambuco-Lisboa, 1792), o *Príncipe Atalante* (São Luís-Lisboa, 1795) e a corveta *Santo Antônio e São Boaventura* (Santos-Rio de Janeiro-Lisboa, 1799), estando ainda na ativa como piloto do *São Paulo Monte Alegre* (Lisboa-Bahia) em 1807.²⁴

Com Simão Luís do Cabo, encerramos as ligeiras prosopografias de capitães que, em nossa amostragem, estiveram envolvidos na navegação

23 ANTT/JC, maço 4, caixa 13; maço 34, caixa 112.

24 ANTT/JC, maço 34, caixas 112 e 113; maço 356, ordem 65, caixa 118; *Juízo da Índia e Mina*, Letra D, maço 24, nº 4, caixa 24; AHU, *Avulsos Ultramarino*, caixa 9, doc. 690; *São Paulo*, caixa 41, doc. 3.336; caixa 45, doc. 3.518.

entre a China, a Paraíba e Portugal. Ele era natural da freguesia de N. S. do Monte da Caparica da Vila da Almada, declarando ter 35 anos de idade e 26 de experiência marítima em 1795 e ser filho de José Luís do Cabo e Madalena Maria da Conceição. Além da viagem no *Santo Estêvão*, iniciada em Lisboa em março de 1798, o encontramos como primeiro piloto do *Santa Ana Vigilante* em 1795, entre o Pará e o Reino, possivelmente sua última viagem como homem solteiro. Na rota seguinte, também tendo o Grão-Pará por destino, declarou ser casado com Maria Rosa de Sousa e ascendeu a capitão do Vigilante.²⁵ Simão certamente não interrompeu sua carreira nas décadas seguintes, embora só venhamos a reencontrá-lo entre 1812 e 1815, como mestre dos navios *Carolina* e *Triunfo*, ambos em direção a Macau nos anos assinalados, quando tinha cerca de 55 anos de idade e décadas de experiência na condução de navios.²⁶

Os capitães aqui mencionados exemplificam que era possível e relativamente comum que os postos de comando em viagens mais curtas (como em direção à Paraíba) e mais longas (como as destinadas a Macau) fossem ocupadas pelos mesmos homens em momentos diferentes de suas carreiras. Tendo iniciado como capitão negreiro e da navegação mercante no Atlântico, Pedro de Vilas Boas levou uma década e meia até engajar-se em navios rumo à Ásia, aí permanecendo por tempo igual. Trajetórias similares são as de Bernardo José da Silva, Manuel Francisco Lima e Simão Luís do Cabo, que vão à Ásia somente após acumularem vários anos de atividade marítima atlântica, no tráfico de escravizados ou no transporte de mercadorias coloniais da América. Outros, todavia, fizeram o caminho inverso, como José Gervásio de Moura, mas sua trajetória errática possivelmente se deve ao fracasso na condução de uma viagem ao Índico e o levou a continuar ativo apenas no Atlântico, em rotas mais curtas e talvez menos atribuladas. Por fim, diversos capitães construíam suas carreiras profissionais no comércio entre as capitanias do norte da América portuguesa e o Reino,

25 ANTT, maço 34, caixa 113.

26 Cf. Alexandre de Paiva Monteiro, “A Marinha mercante portuguesa na carreira de Macau” in José dos Santos Maia e Luís Couto Soares (org.), *Nos mares da China: a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513* (Lisboa: Academia de Marinha, 2016), pp. 319-396.

como José Francisco Campos, Manuel Lázaro Leitão, Antônio Leonardo de Mendonça e Antônio Luís Pereira, parte deles prestando serviços à CGCPP, enquanto outros atravessaram essa experiência e ampliaram suas trajetórias conectando-se às capitânias do Sul da colônia, sobretudo após o fim das companhias monopolísticas, tendo já uma folha de serviços a oferecer a outros mercadores ou tornando-se eles próprios senhores ou donos de embarcações.

Perfis dos oficiais em ambas as rotas

Vejamos como as funções de pilotagem surgem nas listas de matrículas das embarcações selecionadas em viagens à Paraíba e Macau. A especificidade do comércio ali praticado também fazia dos navios da carreira de Macau locais de formação profissional de pilotos: 26 indivíduos foram matriculados como aulistas ou praticantes. Quatro eram aulistas, sendo dois no mesmo navio, o *N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara*, e dois eram praticantes de comércio – portanto, não eram responsáveis pela direção dos navios. Os demais eram seguramente praticantes de piloto, somando quinze homens em seis navios destinados a Macau e apenas cinco destinados à Paraíba – neste último caso nunca havendo mais de um praticante a bordo do mesmo navio.²⁷ Pilotar era uma função presente em todos os navios, mas aqueles destinados a Macau tinham a peculiaridade de levar sempre mais de um responsável por cumpri-la. Em 18 viagens, 35 homens exerceram funções de pilotagem (excluídos os praticantes), como o Quadro 2 especifica.

27 ANTT/JC, maço 34, caixa 112 e 113; maço 37, caixa 128; AHU, *Macau*, caixa 17, doc. 29.

Quadro 2: Pilotos em armações para Macau e Paraíba (1767-1821)

Nome do Navio	Ano da viagem	Pilotos
Lisboa/Macau/Lisboa (21 pilotos)		
N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara	1781	3
N. S. da Esperança, o Netuno	1782	3
N. S. do Carmo, Santa Eulália e Almas	1782	2
Santa Cruz e Almas, o Visconde de Lourinhã	1785	3
Grão Pará	1795	4
Temerário	1821	3
Vasco da Gama	1821	3
Lisboa/Paraíba/Lisboa (14 pilotos)		
N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas	1767	1
Senhor Jesus da Boa Fortuna	1767	1
N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas	1768	1
Senhor Jesus da Boa Fortuna	1768	1
N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas	fev.1769	2
N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas	ago.1769	1
Santo Antônio Delfim	1781	2
Flor de Lisboa	1795	2
N. S. do Monte e Flor do Funchal	1795	1
Santo Estêvão	1798	1
Santo Antônio Africano	1798	1

Fontes: ANTT/JC, maço 1, caixas 1 e 2; maço 34, caixas 112 e 113; maço 37, caixa 128; livros 2 e 4; AHU, *Macau*, caixa 17, doc. 29.

Ser piloto frequente em uma rota nem sempre uma garantia ascensão profissional rápida. Luís Pereira de Mendonça, engajado na navegação para Macau, era o terceiro piloto do *Santa Cruz e Almas* em

1785 e tornou-se segundo piloto do *Grão-Pará* somente dez anos depois. José Antônio de Azevedo, homem do mar experimentado que alegava ter 21 de engajamento em 1772, embarcou no mesmo *Grão-Pará* em 1795 em um cargo inferior, o de terceiro piloto,²⁸ sinalizando que trocar de rota podia trazer uma remuneração melhor em razão do tempo da viagem, mas não necessariamente significava progresso na carreira. Já a trajetória de Antônio Leonardo de Mendonça exemplifica como havia opções para os homens melhor situados na escala social: capitão de navios em trânsito de Lisboa ao Rio de Janeiro, à Bahia e à Paraíba entre 1768 e 1781, ele chegou aos 62 anos de idade podendo escolher ser piloto de uma galera destinada à Paraíba em 1795,²⁹ rota que já conhecia bem e na qual talvez não tivesse que se expor às exigências de comandar um navio com tripulação imensa, potencialmente questionadora de suas ordens. O piloto Roque Inácio de Sena, atuante sempre nessa função em quatro viagens de Lisboa a Pernambuco e à Paraíba de 1795 a 1798, tinha a peculiaridade de ser filho de Bernardino de Sena, piloto e capitão de navios em circulação do Rio de Janeiro a Lisboa em fins da década de 1760.³⁰ A ascendência paterna e o sobrenome certamente tiveram peso no cargo ocupado por Roque, que possivelmente atravessou o Atlântico ao lado do pai e aprendeu a pilotar com ele. Iniciar a carreira como praticante e ascender a piloto era o caminho mais comum para homens nesse cargo, mas muitas vezes a iniciação profissional já se dava pelo topo, como quando havia um privilégio decorrente da tradição familiar de pilotagem ou quando o engajamento se dava em uma mesma rota na qual os capitães, sócios ou senhorios dos navios adquiriam confiança pelos serviços prestados ao longo do tempo. Esse pode ter sido o caso do açoriano Bernardo Antônio da Silva, piloto ou capitão em seis viagens identificadas entre Lisboa, Paraíba, Pernambuco e Angola entre 1767 e 1780. Na última viagem à qual tive

28 AHU, *Rio de Janeiro*, caixa 94, doc. 8169; ANTT/JC, maço 34, caixa 113.

29 ANTT/JC, Livro 4; maço 1, caixas 1 e 2; maço 34, caixas 112 e 113.

30 ANTT/JC, maço 34, caixa 113; maço 1, caixa 1; Livro 3.

acesso aos registros, ele capitaneava um navio negreiro de invocação católica muito pronunciada – a corveta *N. S. de Belém, São José, São Francisco de Paula e Almas*, que desembarcou em local não sabido 324 dos 353 escravizados que havia carregado em Luanda e Benguela.³¹ Tripular um navio negreiro podia ser tanto parte do treinamento de um homem recém engajado como o coroamento de uma carreira, no caso dos postos mais elevados de comando e pilotagem.

As embarcações que seguiam ao Oriente tinham outras especificidades em suas equipagens, entre elas a presença de tripulantes designados como guardiões, caixas, caixeiros, sobrecargas, condestáveis, escrivães e guarda livros, inexistentes nas viagens para a Paraíba, exceto pela presença de um escrivão em uma das viagens da amostra. A presença desses tripulantes pode dizer algo sobre as condições a bordo e o tipo de negócios que esses navios faziam. O guardião era o responsável pela conservação, limpeza e asseio do navio, sendo presença comum em navios militares.³² Inácio Rosales foi o único tripulante que encontrei a ocupar o cargo de guardião em uma viagem e o de marinheiro em outra. Desconfio, porém, que ele não embarcou na primeira viagem, no *Grão-Pará*, zarpada de Lisboa para Macau em 30 de março de 1795. Nessa viagem, ele foi registrado como guardião, mas seria impossível ter retornado do Oriente a tempo de engajar-se como marinheiro do *D. José I*, que saiu de Lisboa com destino ao Rio de Janeiro em 26 de outubro do mesmo ano. É seguro tratar-se do mesmo homem, a julgar pelo nome dos pais, pelo local de nascimento e pela idade coincidentes nos dois registros.³³ De todo modo, ser guardião ou marinheiro não fazia grande diferença em termos profissionais ou de remuneração.

31 ANTT/JC, Livros 2 e 4; maço 1, caixas 1 e 2; maço 34, caixa 112; AHU, *Rio de Janeiro*, caixa 92, doc. 8037; *Slave Voyages*, viagem nº 47.700.

32 Maurício da Costa Campos, *Vocabulário marujo*, Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823, p. 61; João Pedro de Amorim, *Dicionário de Marinha*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1841, pp. 178 e 289; Raphael Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino*, Lisboa: Of. de Pascoal da Silva, 1720, v. IV, p. 149.

33 ANTT/JC, maço 34, caixa 113.

Igualmente militar era a presença do condestável, inexistente em rotas mercantes entre os domínios lusos que não os orientais e que Bluteau explica ser um ofício de guerra que “nos navios, fortalezas e terços é o que tem à sua conta a preparação da artilharia e dá ordens aos cartuchos e balas, conforme o calibre delas”.³⁴ Entre fins do século XVIII e início do XIX, os navios destinados ao Oriente já tinham perdido boa parte de sua dupla característica mercante-militar, espécie de fortalezas flutuantes, como se evidencia pela presença paradoxal do condestável combinada à ausência de artilheiros e outros soldados, desmentindo a possibilidade de autodefesa em caso de ataques de inimigos, sendo um cargo mais honorífico do que efetivamente guerreiro.³⁵

Alguns desses cargos não constam nos dicionários de marinharia, tais como caixas e caixeiros. Caixa seria aquele que, “entre os homens de negócio recebe por todos e recolhe em si, como em caixa, todo o dinheiro”,³⁶ vinculando-se, portanto, mais aos armadores e aos donos das cargas do que à hierarquia de comando a bordo. Cargo similar era o do sobrecarga, “sujeito que leva instruções do proprietário do navio para cuidar do seu carregamento, representando-o em todos os objetos da negociação”, que tinha como subordinado o escrivão, espécie de escrevente nos navios mercantes.³⁷ Eventualmente os guarda livros tinham funções semelhantes às dos escrivães.

Doze tipos de ofícios mecânicos a bordo estavam representados nas viagens aqui mencionadas. Eles somam 99 homens que dividi em três categorias: os ofícios da madeira (14 calafates, 18 carpinteiros e 5 tanoeiros), os ligados à alimentação e ao abastecimento (4 padeiros, 7 copeiros, 8 cozinheiros e 14 despenseiros) e os responsáveis pelos cuidados de saúde

34 Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino*, v. II, pp. 447-448, grafa *condestable*.

35 Sobre as fortalezas e os navios portugueses no Oriente, ver: Andréa Doré, *Sitiados: os cercos às fortalezas portuguesas na Índia (1498-1622)*, São Paulo: Alameda, 2010, pp. 211 e seguintes.

36 Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino*, v. II, p. 220. A analogia entre caixa e caixeiro é minha, já que Bluteau define este último simplesmente como “quem faz caixas”.

37 Amorim, *Dicionário de Marinha*, pp. 281 e 143, respectivamente.

(26 cirurgiões, um boticário, um cabeleireiro e um sangrador/cabeleireiro/barbeiro). Destaca-se a presença de mais de um cirurgião, calafate e carpinteiro nos navios na derrota de Macau, sem dúvida em razão do maior desgaste nos materiais construtivos feitos de madeira em viagens tão demoradas e dos corpos dos tripulantes que adoeciam ou se acidentavam nessas mesmas longas empreitadas.

Francisco José Bairão é um dos poucos trabalhadores em ofícios mecânicos especializados para o qual pude saber algo. Além da viagem da Paraíba a Lisboa no navio *N. S. do Monte e Flor do Funchal* em setembro de 1795, ele trabalhou em duas travessias de Lisboa ao Grão-Pará, em 1807 e em 1808, a bordo do *Harmonia de Lisboa*, sempre sob as ordens do capitão Inácio José Gomes. Sua origem era humilde, a julgar por seu ofício de calafate e pelo fato de ele não usar o sobrenome de seu pai, Manuel Francisco da Costa, mas sim o do lugar do seu nascimento: a Freguesia de São Salvador de Bairão, no bispado do Porto. Sua mãe chamava-se Rosa Maria e ele era casado com Leonarda Teresa até 1807, provavelmente tendo enviuvado e contraído segundas núpcias com Josefa Maria.³⁸ É de se notar que Francisco declarou idades contraditórias em suas matrículas: 31 anos em 1795, 30 em 1807 e 37 em 1808. Ele tinha dúvidas sobre a data ou não havia um registro formal disso, mas também devemos considerar a possibilidade de homens como ele ocultarem deliberadamente sua idade verdadeira em razão da preferência dada aos mais jovens no desempenho de ofícios mecânicos.

Perfil dos trabalhadores

Referindo-se à Carreira da Índia nos séculos XVI e XVII, Charles Boxer apontou a composição das equipagens como um problema de difícil solução, admitindo que “marinheiros de alto-mar não se fazem num dia”.³⁹

38 ANTJ/JC, maço 34, caixa 113; maço 35, ordem 65, caixa 118.

39 Boxer, *O império marítimo português*, p. 226.

Podemos estender a dificuldade às outras carreiras marítimas e dar outro contorno ao problema, ampliando a espacialidade e relativizando a questão a partir das transformações históricas ocorridas até os séculos XVIII e XIX. O historiador menciona o recrutamento de “tripulações completamente inexperientes para servir nessa rota” em 1505, o que a princípio soa um pouco óbvio, na medida em que a Carreira tinha poucos anos de existência nessa altura e era relativamente pequena e recente a experiência acumulada pelos seus navegadores em Portugal. O engajamento de camponeses, trabalhadores urbanos e “moços bisonhos” em geral, cuja experiência marítima era nenhuma, chama a atenção para a necessidade do treinamento que só viria a se dar a bordo, após a matrícula das equipagens e o despacho dos navios desde o Tejo. As autoridades coloniais na Índia queixavam-se da diminuta quantidade de marujos aptos a embarcar ali, a fim de completar o número de gente necessária ao torna-viagem, relatando que a falta de homens se devia, entre outras razões, à concorrência com o engajamento nas Marinhas estrangeiras – e também na espanhola, na época da união das Coroas. Alguns dos motivos apontados por Boxer para explicar a dificuldade no recrutamento eram menos circunstanciais e mais duradouros, entre eles as doenças, a elevada mortalidade, a falta de prestígio social e a depreciação do ofício de marinheiro,⁴⁰ o que pouco mudou nas sociedades da Península Ibérica nos séculos seguintes.

Desde que as matrículas de equipagens foram instituídas em Portugal de forma mais sistemática na segunda metade do século XVIII, podemos avaliar qual era a origem espacial e o tempo de trabalho desses profissionais, revelando um quadro de marujos mais ou menos experientes em razão do tempo e da tradição de engajamento a partir de determinados locais do Reino.

No que diz respeito às origens espaciais, os oficiais, os que exerciam ofícios mecânicos especializados e os trabalhadores braçais provinham particularmente do norte de Portugal (Entre Douro e Minho) e do entorno de Lisboa. Essas eram não apenas as regiões mais densamente povoadas do

40 Boxer, *O império marítimo português*, pp. 226-229.

país como também aquelas com atividade marítima mais intensa, fosse a pesca, a cabotagem ou a navegação de longo curso. Conhecemos o local de nascimento de treze capitães em atividade nas rotas da amostragem com a qual trabalhei aqui: sete deles nasceram em Lisboa ou na Estremadura, cinco no Entre Douro e Minho e apenas um era açoriano. Nos ofícios mecânicos especializados, as proporções não eram muito diferentes: dos 42 homens dos quais sabemos o lugar de origem, dezessete provinham de Lisboa e seu entorno (40% do total), dez do Entre Douro e Minho (24%), seis da Beira (14%) e os demais dividiam-se entre um africano, dois nascidos na América Portuguesa, três portugueses sem identificação de região, dois espanhóis e um italiano.

Quanto aos marinheiros/serventes e aos moços/mancebos, as proporções eram semelhantes, exceto pela incorporação dos naturais das ilhas atlânticas em percentual expressivo: sabemos onde nasceram 264 deles, com predomínio dos minhotos (76 homens, um terço do total), lisboetas (66 homens, ou 25%), de naturais das ilhas da Madeira e Açores (64 homens, ou 24%) e da Beira (28 homens, ou cerca de 11% do total). Os demais dividiam-se entre diferentes regiões da África (7 homens), o Alentejo (6), Trás-os-Montes (1) e outros lugares não especificados de Portugal (3), a América portuguesa (9), a Ásia (1), a Espanha (2) e a Holanda (1). A presença africana era ligeiramente superior, mas os homens nascidos ali eram, na maioria das vezes, escravizados e não foram incluídos em categorias profissionais específicas no ato das matrículas. Em nossa amostragem, os escrivães arrolaram 37 escravizados e oito forros em tripulações para Macau e a Paraíba, declarando as cores de 48 (41 pretos, 6 pardos e um mulato). As menções à cor (48 vezes) superaram as referências à condição social (45 escravizados e forros), indicando que ao menos três afrodescendentes livres desde o nascimento estiveram engajados nessas equipagens. A reduzida presença de trabalhadores escravizados a bordo pode levar à conclusão apressada de que o papel de africanos e afrodescendentes era insignificante nas atividades ligadas à navegação. Em outras rotas e período, podemos identificar uma importância não mensurável em números

sobre o papel desempenhado por esses homens, tais como o de intérpretes nas viagens negreiras.⁴¹ Outros exemplos podem ser mencionados, tais como a compra de escravizados pelos estaleiros coloniais para o aprendizado e o trabalho em “calafetagem, carpintaria e serraria naval”. Não que muitos deles já não fossem hábeis mestres, sendo empregados como oficiais calafates e carpinteiros e ensinando as tarefas a outros homens. Amaral Lapa lembra que, em 1802, o príncipe D. João determinou a compra de “negros escravos” para atuarem como carpinteiros e calafates, diminuindo a dependência que órgãos como o Arsenal da Marinha do Salvador e a Fazenda Real do Rio de Janeiro tinha em relação aos oficiais brancos, “que exigiam altos salários”. Chamado a opinar, o Intendente da Marinha e dos Armazéns Reais concordou com a ideia e sugeriu que tais homens viessem da Costa da Mina e fossem adquiridos “apenas rapazes pretos fortes e aptos para ofícios como aqueles”.⁴² Aprender para si e ensinar aos demais eram funções cumpridas a bordo por escravizados e libertos, que transmitiram conhecimentos marítimos aos seus camaradas de barco independentemente da condição social e da cor.

Até o século XVIII e início do XIX já se tinha constituído uma cultura profissional que envolvia o treinamento dos neófitos pelos mais experientes. O treinamento incluía a aquisição do repertório linguístico de termos marujais, a capacidade de reconhecer seus próprios valores como trabalhadores, de negociar salários e soldadas, intervir nas avaliações feitas pelos oficiais e lutar pela manutenção de direitos de toda ordem ligados ao mundo do trabalho.⁴³ Mas tal afirmação requer base empírica e, nesse sentido, as listas de matrícula podem nos oferecer boas pistas.

41 Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, 2ª ed., São Paulo: Companhia das Letras, 2022, pp. 213-214.

42 Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, pp. 112-115.

43 Jaime Rodrigues, “A economia moral a bordo de navios portugueses no século XVIII: direitos em declínio e a luta pela sua manutenção”, *Mundos do Trabalho*, v. 16 (2024), pp.1-17, [🔗](#).

Quadro 3: idade e tempo de trabalho de marinheiros e moços considerados em conjunto (Paraíba e Macau, 1767-1821)

Nº de moços e/ou mancebos matriculados	Média de idade	Tempo médio de engajamento
115	24 anos (113 homens)	6 anos (91 homens) (a)
515	25 anos (167 homens)	8,5 anos (91 homens) (b)
60	21 anos (31 homens)	7,5 anos (18 homens) (c)

Fontes: ver Quadro I. Notas: (a) além de quatro de primeira ou segunda viagem; (b) além de treze de primeira ou segunda viagem; (c) além de cinco de primeira viagem

O Quadro 4 apresenta uma visão do conjunto das duas rotas selecionadas para o estudo. Vejamos se os mesmos dados, aplicados separadamente às rotas, apontam diferenças significativas.

Quadro 4: idade e tempo de trabalho de marinheiros e moços considerados separadamente

Paraíba (1767-1798)		
Nº de moços e/ou mancebos matriculados	Média de idade	Tempo médio de engajamento
65	25,5 anos (63 homens)	6 anos (61 homens) (a)
127	25 anos (83 homens)	7,5 anos (67 homens)
42	21 anos (31 homens)	7,5 anos (18 homens) (b)
Macau (1781-1821)		
Nº de moços e/ou mancebos matriculados	Média de idade	Tempo médio de engajamento
50	21,5 anos (50 homens)	4,5 anos (25 homens) (c)
387	25,5 anos (83 homens)	11,5 anos (29 homens)
20	não consta	não consta

Fontes: ver Quadro I. Notas: (a) além de quatro de primeira ou segunda viagem; (b) além de cinco de primeira viagem; (c) além de um de primeira viagem

Chamam a atenção as idades dos moços e mancebos matriculados em navios com destino à Paraíba serem maiores do que as idades de marinheiros e/ou serventes, bem como a diferença ínfima entre o tempo de experiência de ambas as categorias na mesma rota. Tais dados sugerem que o conhecimento nem sempre alicerçava a ascensão profissional: empregar homens mais traquejados nas condições de moços ou mancebos era uma forma de capitães e senhorios reduzirem os gastos com a remuneração desses trabalhadores, e talvez a configuração do mercado de trabalho assalariado eventualmente não permitisse questionamentos enfáticos com relação a isso por parte de quem estava no degrau mais baixo da hierarquia. Se precisassem de emprego, os trabalhadores muitas vezes eram obrigados a se submeter a isso, com a vantagem de encarar uma viagem mais curta e talvez tentar barganhar uma condição melhor nas viagens subsequentes.

Nos navios que rumavam à Paraíba, a presença de nove tripulantes de primeira viagem se faz notar entre os 234 matriculados. No caso das embarcações destinada a Macau, entre 457 tripulantes matriculados, somente um era de primeira viagem, sugerindo que essa rota raramente era o lugar do aprendizado dos primeiros passos de um marujo. Já a diferença de idade entre marinheiros/serventes e moços (não encontrei a designação “mancebo” nos navios para Macau) é mais sensível, mas o dado mais relevante e que merece ser salientado é a diferença entre o tempo médio de engajamento de marinheiros (11 anos e meio) e de moços (4 anos e meio). A proporção de marinheiros/serventes em relação aos moços/mancebos é muito maior nos navios que iam ao Oriente do que nos que se dirigiam à Paraíba, reforçando a noção de que o engajamento de moços/mancebos remetia ao grau de aprendizado profissional. Se nas equipagens destinadas à Paraíba a proporção era de um moço/mancebo para cada dois marinheiros, no caso de Macau os navios levavam um moço para cada cinco marinheiros embarcados. Assim, creio que a razão dessa desproporção dizia respeito às exigências da rota, à distância a ser cumprida e à necessidade de gente do mar mais experiente a bordo.

De modo geral, a média de idade dos marinheiros ficava em torno de 25 anos, deixando entrever um equilíbrio entre a necessidade de trabalhar que levava ao engajamento de gente jovem nas tripulações em ambas as rotas. A disposição da juventude era necessária às tarefas de bordo, assim como valorizava a experiência de alguns homens mais velhos atuando como formadores das novas gerações de marinheiros a fim de lidar com os problemas profissionais surgidos no mar.

Vejamos, a seguir, qual era o tamanho das equipagens em ambas rotas e o peso da marinhagem nessas embarcações. Nesse caso, a amostra refere-se a onze viagens de oito navios entre Lisboa e a Paraíba e sete viagens de sete embarcações do mesmo ponto inicial até Macau (ou seja, aquelas para as quais pude acessar a matrícula completa da tripulação).

Quadro 5: proporção de trabalhadores em meio às tripulações mercantes (Paraíba e Macau, 1767-1821)

Navio	Ano da viagem	Total de tripulantes	Oficialato e ofícios mecânicos		Mancebos/moços e marinheiros/serventes	
			Nº absoluto	Percentual	Nº absoluto	Percentual
Paraíba						
corveta Senhor Jesus da Boa Fortuna	1767	20	7	30%	13	70%
galera N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas	1767	34	7	20%	27	80%
corveta Senhor Jesus da Boa Fortuna	1768	21	7	30%	14	70%
galera N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas	1768	28	7	25%	21	75%

Navio	Ano da viagem	Total de tripulantes	Oficialato e ofícios mecânicos		Mancebos/moços e marinheiros/serventes	
			Nº absoluto	Percentual	Nº absoluto	Percentual
Paraíba						
galera N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas	1769	33	8	24%	25	76%
galera N. S. do Rosário, Santa Ana, Santo Antônio e Almas	1769	27	6	22%	21	78%
Santo Antônio Delfim	1771	43	9	21%	34	79%
navio N. S. do Monte e Flor do Funchal	1795	31	8	26%	25	74%
galera Flor de Lisboa	1795	26	10	38%	16	62%
navio Santo Estêvão	1798	30	7	23%	23	77%
corveta Santo Antônio Africano	1798	12	6	50%	6	50%
Macau						
nau N. S. da Ajuda e São Pedro de Alcântara	1781	147	23	16%	124	84%
N. S. do Carmo, Santa Eulália e Almas	1782	80	20	25%	60	75%

Navio	Ano da viagem	Total de tripulantes	Oficialato e ofícios mecânicos		Mancebos/moços e marinheiros/serventes	
			Nº absoluto	Percentual	Nº absoluto	Percentual
Macau						
N. S. da Esperança e Netuno	1782	128	37	29%	91 (a)	71%
navio Santa Cruz e Almas, o Visconde de Lourinhã	1785	64	13	20%	51 (b)	80%
navio Grão-Pará	1795	71	18	25%	55	75%
Vasco da Gama	1821	91	33	36%	58	64%
brigue Temerário	1821	30	10	30%	20	70%

Fonte: ver Quadro I. Notas: (a) oito dos quais escravizados/(b) doze dos quais escravizados

Em média, o conjunto dos trabalhadores braçais nas embarcações destinadas à Paraíba e a Macau representava algo entre 70 e 75% do total de tripulantes. A diferença mais sensível está no tamanho das equipagens quando comparamos as rotas: 87 tripulantes em média nos navios para Macau e 27 nas embarcações com destino à Paraíba. Novamente, impõe-se a distância entre os portos de origem e de destino e a longa duração no tempo da viagem para explicar a quantidade de gente embarcada em navios rumo ao Oriente, bem como as adversidades enfrentadas nessa rota e a perda de vidas humanas por razões variadas, o que obrigava a majorar as equipagens, inclusive para conseguir manter o navio em funcionamento em casos de doença e enfrentamentos com inimigos em mares distantes. Normalmente, oficiais e marinheiros eram contratados para viagens redondas, e nessas embarcações não era diferente: quem partia de Lisboa para lá deveria regressar, exceto se

deserção, morte, conseguir emprego em outro navio ou permanecer em terra por razão de saúde os retivesse.

Idade e tempo de embarque eram mais do que informações: eram também questões relevantes para o planejamento e o decorrer exitoso das viagens. Ao compor uma tripulação, os capitães tinham em conta a negociação das soldadas mediante uma estimativa do custo da armação, mas também tentavam reunir um grupo equilibrado entre gente experiente e novatos no auge de sua disposição para o trabalho. Se a juventude era uma exigência, o acúmulo de experiência quase nunca promovia ascensão ou pagamento mais elevado na medida em que mais viagens eram cumpridas.

Considerações finais

A capacidade de carga e o tamanho das tripulações parecem ser bons indicadores a nortear a escolha das embarcações destinadas a uma rota ou outra, no caso uma rota mais curta como a do Reino à Paraíba e uma mais longa, de Lisboa a Macau. As diferenças precisam ser entendidas e assinaladas no interior de uma racionalidade própria da navegação de longo curso. Seria de pouca valia a armação de um navio pequeno tripulado por uma equipagem diminuta em uma longa viagem ao Oriente, de onde se esperava retirar lucros certos em poucas e arriscadas viagens anuais; inversamente, navios vindos da costa nordeste da América do Sul, pela proximidade e constância das viagens, normalmente eram menores e requeriam menos tripulantes com graus de experiência diversos para operá-los.

Os tipos e quantidades de cargas levadas nesses navios são informações úteis quando estudamos a circulação dos bens e a tipologia das embarcações, mas também quando analisamos a experiência dos tripulantes, sobretudo capitães, ao conduzirem suas embarcações de forma especializada nas mesmas rotas ou ao cumprirem suas funções em viagens mais curtas para mais tarde serem chamados às rotas mais longas e difíceis – ou ainda quando pretendemos analisar os perfis dos tripulantes que, inicialmente alocados

em viagens mais longas, ao envelhecerem encontram trabalho em rotas mais curtas, tentando assim prolongar sua vida útil no trabalho remunerado marítimo. De todo modo, as cargas alocadas nos navios têm uma relação óbvia com as produções locais, como denotam as mercadorias trazidas da Paraíba e de seu entorno, sendo sempre mencionados gêneros como açúcar, madeira e couros, fruto da produção escravista dos engenhos, das matas litorâneas e das fazendas pecuaristas do sertão da América portuguesa.

Raciocínio similar àquele aplicado às tipologias e tamanhos das embarcações poderia ser utilizado para sugerir a forma como se dava o engajamento dos tripulantes em rotas específicas, mais curtas para o aprendizado dos mais jovens ou para a ampliação do tempo de trabalho dos homens mais velhos. Todavia, no atual estágio das pesquisas, ainda não é possível confiar inteiramente que as designações tipológicas corresponderiam a uma capacidade de carga exata ou a medidas precisas: ainda será preciso investir na vereda aberta por Wildson Félix da Silva⁴⁴ acerca dos navios negreiros que aportaram em Pernambuco no século XVIII e aplicar o método a outros espaços e temporalidades.

Viagens de Portugal à Paraíba, e vice-versa, costumavam ser feitas sem a necessidade de escalas de reabastecimento, ou então com escalas feitas no porto do Recife para o prosseguimento da viagem no sistema de frotas (quando vigente) ou para completar o carregamento. Já dentre as viagens a Macau, apenas duas não assinalaram escalas em suas matrículas, o que soa praticamente impossível considerando a distância entre os pontos de partida e de chegada e as necessidades para cumprir o percurso sem conseguir água e comida frescas para suas imensas tripulações ou para fazer consertos nas embarcações.

44 Wildson Félix Roque da Silva, *Capitaneando em rotas atlânticas: os capitães e a faina do comércio negreiro (Pernambuco no século XVIII)*, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2020, [↗](#); Wildson Félix Roque da Silva, “Das embarcações que se empregam na carreira de Angola e Costa da Mina’: relação das tipologias, nomenclaturas, custos e despesas das embarcações do trato negreiro para a capitania de Pernambuco (1758)”, *Revista de Fontes*, v. 9, n. 16 (2022), pp. 81-113, [↗](#).

A navegação para o Oriente pressupunha alguma experiência de pilotagem, que podia ser apreendida em viagens mais curtas. Ao analisarmos as listas de matrículas, tanto para Macau como para a Paraíba, e na medida em que descemos a escala hierárquica dos cargos a bordo, fica mais difícil mapear aspectos da trajetória dos homens que a ocupavam, seja pela simplicidade dos nomes próprios de marinheiros e moços, seja pela repetição que na maioria das vezes remete a homônimos. Escrever prosopografias de capitães é uma tarefa necessária e possível em razão da fartura das fontes, mas o mesmo não pode ser dito acerca dos homens comuns e sobretudo dos escravizados. Assim, dar visibilidade ao imenso contingente de homens que viabilizavam a navegação de longo curso nos séculos da propulsão a vela ainda precisará de maior empenho e investigação, tendo este texto procurado caminhos e fontes nessa direção.

Recebido em 17 set. 2024

Aprovado em 01 mar. 2025

doi: 10.9771/aa.v0i71.63524

Partindo da constatação do grande movimento portuário em Lisboa graças ao comércio com os domínios coloniais, investigo o lugar das gentes do mar responsáveis pela operação das embarcações e pelo transporte das mercadorias, quase sempre invisibilizadas na historiografia. Para isso, analisei navios e homens em circulação em duas rotas do comércio colonial: Lisboa-Paraíba e Lisboa-Macau. A hipótese é que a primeira, mais curta e menos perigosa quanto às condições naturais, era também um lugar de formação de marujos, enquanto a segunda, mais distante e repleta de perigos de toda ordem, empregava tripulantes mais experientes e levava equipagens maiores. Os navios selecionados circularam entre 1767 e 1821 e pretendo discutir questões tais como tipologias, tempo de percurso, tamanho das tripulações e o papel desempenhado pelos capitães, trabalhadores em ofícios mecânicos especializados e trabalhadores braçais a partir da apresentação de perfis dessas categorias nessas duas rotas marítimas.

História Marítima | História Atlântica | Trabalhadores do mar | Lisboa | Domínios coloniais

“SAILORS OF HIGH SEAS ARE NOT MADE IN A DAY”: MEN, SHIPS AND GOODS MOVING BETWEEN PORTUGAL, PARAÍBA AND MACAU (1767-1821)

Based on the observation of the large port movement in Lisbon due to trade with the colonial domains, I investigate the role of the seafarers responsible for operating the vessels and transporting goods, who are almost always invisible in historiography. To do so, I analyzed ships and men traveling on two colonial trade routes: Lisbon-Paraíba and Lisbon-Macau. The hypothesis is that the first, shorter and less dangerous in terms of natural conditions, was also a place where sailors were trained, while the second, more distant and fuller of all kinds of dangers, employed more experienced crew members and carried larger crews. The selected ships operated between 1767 and 1821 and I intend to discuss issues such as typologies, journey times, crew size and the role played by captains, workers in specialized mechanical trades and manual laborers based on the presentation of profiles of these categories on these two maritime routes.

Maritime History | Atlantic History | Seafarers | Lisbon | Colonial domains

