

**CENAS DE TRABALHO: CARREGADORES NEGROS NOS RELATOS DE VIAGEM  
SOBRE O RIO DE JANEIRO (1808-1850)**

Paulo Cruz Terra

Ao analisarmos as descrições sobre o Rio de Janeiro feitas por viajantes estrangeiros na primeira metade do século XIX, podemos perceber determinados padrões. Por ter sido registrada pelas penas e pincéis de todos os viajantes pesquisados, constatamos que o primeiro ponto a ser observado e relatado sobre o Rio de Janeiro era a baía de Guanabara, em termos de suas belezas naturais e topografia. Na cidade, no entanto, surgem outros aspectos, como a arquitetura, o governo, a economia e o comércio, o povo, seus costumes, ocupações, cotidiano das ruas.

Nas observações sobre o cotidiano das ruas são descritas diversas atividades realizadas pelos negros, mas com certeza um dos personagens principais são os carregadores negros. Nenhum dos viajantes que pintou alguma cena, ou escreveu algumas linhas sobre as ruas do Rio, deixou de mencionar os carregadores. Uma questão interessante seria analisar relatos de períodos anteriores e perceber em que momento os carregadores passaram a ocupar um lugar de destaque. A constatação que posso fazer, no entanto, é que na primeira metade do século XIX os carregadores foram, assim como a baía de Guanabara, um item obrigatório nos relatos de viagem sobre a cidade do Rio de Janeiro. Constituindo-se, portanto, numa tópica narrativa nos relatos sobre essa localidade. Mas, por que, então, os viajantes atribuíram a esses trabalhadores tal papel de destaque?

Proponho acompanharmos as saídas que os próprios viajantes nos fornecem para responder a questão acima. A primeira delas está em como eles situaram os carregadores dentro do quadro de transporte da cidade. Thomas Ewbank, que esteve no Brasil entre 1845 e 1846, afirma que: “Toda a parte comercial do Rio de Janeiro é singularmente bem adaptada para ferrovias e, se o povo decidir continuar a utilizar os negros como bestas de carga, seria de seu interesse possuí-la”.<sup>1</sup> A comparação dos negros com os animais de carga é feita ainda em outro momento de seu texto: “Aqui não temos carros puxados por

quadrúpedes para o transporte de mercadorias. Os escravos são os animais de tração assim como de carga”.<sup>2</sup>

Segundo esse viajante, portanto, os carregadores seriam utilizados como o principal meio de carregar mercadorias pelas ruas da cidade. Por sua vez, a comparação dos escravos com bestas deve ser entendida dentro da intenção do autor de denunciar os abusos da escravidão. Ele afirma que “do pouco que pode ver, deduzo o quanto é horrorosa a situação do escravo”.<sup>3</sup>

Um costume da cidade citado por todos os viajantes é justamente o dos homens de negócios e toda a população livre de preferir utilizar os carregadores negros para todo tipo de transporte, desde de uma carga pesada até uma simples carta. Luccock conta que um carpinteiro que iria auxiliá-lo em determinada tarefa, parou na porta da casa na intenção de alugar algum preto para que lhe carregasse algumas ferramentas. Luccock lembrou-lhe que sendo leves, ele mesmo poderia carregá-las, mas isso seria um erro tão grande quanto ele próprio usar as mãos.<sup>4</sup> Esse trecho tem mais uma intenção de ridicularizar o costume do que propriamente tentar entender o papel do escravo naquela situação, ou as razões de utilizá-los nesse setor. Vamos a uma outra passagem de Luccock:

*“No momento em que se retirava a minha bagagem de bordo, entendi de carregar nas minhas próprias mãos um bacamarte de baioneta envolvido numa capa de lã. Não tinha ido muito longe, quando um senhor inteiramente desconhecido para mim fez-me parar, pedindo-me que entregasse o que eu estava carregando a um dos servos, acrescentando que não era direito privar os pretos do seu ganha-pão e que isso fazendo eu incorreria em grave risco. Mais tarde ele se explicou, assegurando-me que até contra ofensas imaginárias gente das classes mais baixas às vezes exercia vinganças sérias”.<sup>5</sup>*

O autor, que antes havia apenas ridicularizado esse costume, apresenta aqui possíveis razões para o uso dos negros. Podemos desconfiar das palavras do senhor que se dirigiu a ele, no sentido de que ele poderia querer ocupar aqueles que provavelmente eram seus escravos. De qualquer forma, esse trecho nos leva a especular que os escravos poderiam, assim como seus senhores, ter algum benefício na atividade de carregar. Se Ewbank havia caracterizado os carregadores como bestas, Luccock nos fornece, mesmo sem a intenção declarada de fazê-lo, a possibilidade de vê-los como sujeitos, mesmo que seja através das suas “ofensas imaginárias” que exerciam “vinganças sérias”, caso não contratassem seus serviços.

Debret também mostra, em seu relato, a tentativa de entender os motivos de tal costume, ao comentar:

*“Embora pareça estranho que nesse século de luzes se depre ainda no Rio de Janeiro como costume de transportar enormes fardos à cabeça dos carregadores negros é indiscutível que a totalidade da população brasileira da cidade, acostumada a esse sistema que assegura a remuneração diária de escravos empregados nos serviços de rua, se opõe à introdução de qualquer outro meio de transporte, como seja, por exemplo, o dos carros atrelados. Com efeito, a inovação comprometeria dentro de pouco tempo não somente os interesses dos proprietários de numerosos escravos, mas ainda a própria existência da maior classe da população, a do pequeno capitalista e das viúvas indigentes, cujos negros todas as noites trazem para casa os vinténs necessários muitas vezes à compra das provisões do dia seguinte”.<sup>6</sup>*

Essa passagem merece várias observações. A primeira delas é relativa à constatação, por parte do autor, de que o transporte de mercadorias era quase um monopólio dos escravos ao ganho. A adoção dos negros como meio de transporte, e a

resistência à introdução de qualquer outro meio, é descrita pela condição dos carregadores serem escravos ao ganho, isto é, eles deveriam arrumar alguma ocupação e trazer uma soma diária, ou semanal, ao seu senhor.<sup>7</sup>

A explicação econômica apresentada por Debret com certeza é essencial, mas talvez não a única. Luccock, como mencionado acima, aponta que essa relação ao ganho poderia ser interessante também para os escravos. A historiadora Mary Karasch, por sua vez, nos lembra que as atividades manuais eram altamente desprezadas pelos senhores, principalmente as sem especialização como a dos carregadores.<sup>8</sup> Sendo assim, os senhores colocavam seus cativos nessa função não só por que eles poderiam lhes trazer algum rendimento, enquanto escravos ao ganho, mas também por que não era próprio que eles a exercessem, enquanto senhores.

O costume de se utilizar negros para o transporte é visto pelos viajantes como algo característico da sociedade observada. Os carregadores, nesse sentido, representaram algo peculiar e, portanto, digno de ser anotado. Segundo Ilka Boaventura Leite, o “critério mais utilizado pelos viajantes para a escolha do que deveria ser mostrado em seus relatos foi o exótico, isto é, procuraram, sempre que possível, realçar as diferenças”.<sup>9</sup> Dessa forma, os carregadores representavam algo exótico, diante do olhar dos viajantes, por serem utilizados como o principal meio de transporte de mercadorias e pessoas pela cidade. Exóticos também por que eram negros e em grande número. Ebel, ao desembarcar no porto do Rio de Janeiro em 29 de fevereiro de 1824, registrou assim as suas impressões: “Estranha é a sensação do desembarque. Ao invés de brancos só vi negros, seminus, a fazerem um barulho infernal e a exalarem um cheiro altamente ofensivo ao olfato”.<sup>10</sup> Ainda que notemos o aspecto racista de suas notas, o mais importante aqui é a constatação da grande quantidade de negros no porto, local em que a maioria deles era certamente formada por carregadores. Pelo visto, ele não foi o único a perceber isso e segundo Mary C. Karasch, na primeira metade do século XIX, o testemunho dos viajantes revela que a cidade do Rio era única não só pelas belezas naturais, mas também pela sua grande população de escravos africanos.<sup>11</sup>

Ao situarem como se dava o transporte de mercadorias e pessoas pelas ruas da cidade, os viajantes, enquanto narradores, se preocuparam em como inserir o mundo que se conta no mundo em que se conta, isto é, como tornar legível as diferenças ao seu público. François Hartog traz importantes contribuições ao demonstrar alguns procedimentos, utilizados pelos viajantes, do que ele chama de retórica da alteridade. Segundo Hartog, “se a narrativa se desenvolve entre um narrador e um destinatário implicitamente presente no próprio texto, a questão é então perceber como ela ‘traduz’ o outro e como faz com que o destinatário creia no outro que ela constrói”.<sup>12</sup>

Os viajantes criaram uma tipologia nos registros sobre os carregadores, sendo eles identificados pelo que carregavam. Dessa forma têm-se os carregadores de seges e cadeirinhas; carregadores de cangalhas e carros; carregadores de café; condenados às galés usados como carregadores e carregadores de mortos. Texto e imagem, nesse caso, configuram, inclusive através das repetições, esses temas e tipos. A construção de classificações da sociedade observada era uma marca dos relatos do século XIX. Constatase nesse período justamente um olhar naturalista que procura classificar, identificar e descrever a diversidade da natureza humana.<sup>13</sup>

Verificamos, portanto, que os viajantes registraram alguns dados sobre a organização e a vida dos carregadores. A música, por exemplo, estava fortemente associada ao trabalho de quase todos os tipos de carregadores do Rio na primeira metade do século XIX. A avaliação dos viajantes sobre essas músicas, no entanto, era um tanto diversa. Alguns viam-nas como uma demonstração de tristeza e melancolia por parte dos escravos, outros como sinal da alegria, outros ainda as consideravam como perturbadoras de estrangeiros pacatos. Um consenso entre eles, no entanto, é que o capataz puxava o canto e utilizava uma matraca que servia não só para marcar o compasso como para abrir caminho. Além da função de organizar o trabalho, alguns levantam a possibilidade de elas serem uma forma de reavivar as lembranças de suas terras natais, e com isso aliviar a carga e alegrar os ânimos.<sup>14</sup>

Embora os viajantes tenham feito registros, textuais e iconográficos, sobre os carregadores que os enquadravam em determinadas classificações e tipificações, o que impossibilita um pouco perceber as relações entre eles, encontramos uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Eles aparecem como sujeitos plenos de ação ao negociarem as tarefas a realizar, decidir o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, ao se unirem para a compra da liberdade, além de compartilharem uma visão do que era o serviço justo.

Vimos também que os viajantes procuraram traduzir o mundo que viam para seus leitores, e para isso fizeram uso de diversos meios. No caso dos textos, alegorias e comparações, por exemplo, nas imagens as diferenças eram introduzidas dentro de tradições iconográficas que seu público já estava familiarizado. Mas até que ponto eles conseguiram perceber as especificidades do outro, no caso, os carregadores?

Suas visões eram, muitas vezes, opacas para registrar os significados com que os escravos (re)criavam seu mundo. Slenes afirma que “os contemporâneos do tráfico de escravos escreveram pouquíssimos relatos que falam diretamente a respeito das culturas de origem dos cativos, ou da interação entre essas culturas no Novo Mundo”.<sup>15</sup> A porção da África no Brasil permanecia coberta assim como vários aspectos da experiência dos escravos.

---

<sup>1</sup> Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976. p. 73.

<sup>2</sup> *Idem, Ibidem*, p. 93.

<sup>3</sup> *Idem, Ibidem*, p. 325.

<sup>4</sup> John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p. 73.

<sup>5</sup> *Idem, Ibidem*, p. 75.

<sup>6</sup> Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo:USP, 1978. p. 234.

<sup>7</sup> Sobre escravos ao ganho ver: Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998.

<sup>8</sup> Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000. p.183.

<sup>9</sup> Ilka Boaventura Leite. *Antropologia da viagem: escravos e Libertos em Minas Gerais no Século XIX*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1996. p. 95.

<sup>10</sup> Ernst Ebel. *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824*. São Paulo: Editora Nacional, 1972. p. 12.

<sup>11</sup> Mary C. Karasch, *op. cit.*, p. XV.

<sup>12</sup> François Hartog. *O espelho de Heródoto*. Belo Horizonte: UFMG, 1999. p. 228.

<sup>13</sup> Cf. Eneida Maria Mercadante Sela. *Desvendando figurinhas : um olhar histórico para as aquarelas de Guillobel*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2001. p. 30.

<sup>14</sup> John Luccock, *op. cit.*, p.74; Thomas Ewbank, *op. cit.*, p.78.

<sup>15</sup> Robert W. Slenes, Robert W. Slenes, “‘Malungu, nagoma vem!’: África coberta e descoberta no Brasil”, *Revista USP*, nº 12, dez/fev 1991-1992. pp. 48-49.