

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio  
Grande/RS (1835 a 1864)**

Vinicius Pereira de Oliveira

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
História como requisito parcial para a obtenção do título  
de Doutor em História.

Orientadora: Profa. Dra. Regina Célia Lima Xavier

Porto Alegre  
2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**Título: *Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de  
Rio Grande/RS (1835-1864)***

Autor: Vinicius Pereira de Oliveira

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
História como requisito parcial para o a obtenção do título  
de Doutor em História.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Luiz Geraldo Silva - UFPR

---

Prof. Dr. Caiuá Cardoso Al-Alam - UNIPAMPA

---

Profa. Dra. Sílvia Petersen - UFRGS

---

Profa. Dra. Cláudia Mauch - UFRGS

---

Profa. Dra. Regina Célia Lima Xavier – UFRGS (Orientadora)

## CIP - Catalogação na Publicação

Oliveira, Vinicius Pereira de  
Sobre águas revoltas: cultura política maruja na  
cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864) /  
Vinicius Pereira de Oliveira. -- 2013.  
296 f.

Orientadora: Regina Célia Lima Xavier.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências  
Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Porto  
Alegre, BR-RS, 2013.

1. marinheiros. 2. práticas contestatórias. 3.  
mundo atlântico. 4. cultura política. 5. cidade  
portuária. I. Xavier, Regina Célia Lima, orient. II.  
Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os  
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

*À Angélica.  
Aos meus pais, avós e irmãos.  
Às minhas sobrinhas Marcela e Luize.  
À minha Ancestralidade espiritual e sanguínea.*

## AGRADECIMENTOS

Muitas são as pessoas e as instituições que de diversas formas contribuíram para que este trabalho se concretizasse, e é sempre bom poder lembrá-las e fundamental agradecer a todas.

Ao CNPq agradeço a concessão de bolsa que me propiciou a efetivação desta pesquisa. Sou grato igualmente aos funcionários dos arquivos e instituições onde pesquisei, bem como aos professores do PPGH/UFRGS e demais servidores desta universidade.

Ao professor Marcus Carvalho e à professora Silvia Petersen agradeço a participação como avaliadores em minha banca de qualificação. Suas minuciosas leituras, críticas e sugestões contribuíram na definição da rota final deste trabalho. Agradeço igualmente à banca examinadora final desta tese, composta pelos professores Luiz Geraldo Silva, Caiuá Al-Alam, Silvia Petersen e Claudia Mauch. Ao Jaime Rodrigues agradeço a disponibilidade em dialogar, mesmo frente a impossibilidade de compor a banca avaliadora final.

A Maria Cecília Velasco e Cruz, Paulo Roberto Staudt Moreira, Álvaro Pereira do Nascimento, Gabriel Berute, Cláudia Daiane Molet, Daniela Vallandro de Carvalho, Jônatas Caratti, Jonas Moreira Vargas, Jofre Teófilo Vieira e Rafael Antunes do Canto agradeço pela indicação e/ou repasse de fontes e bibliografia.

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação em História da UFRGS, particularmente Roberta Zettel, Miguel Stedile, Wagner Pedroso, Sarah Amaral, Felipe Bohrer e Roger Costa sou grato pelos debates e pelos bons momentos de descontração.

Agradeço igualmente aos colegas do Instituto Federal Farroupilha/Campus Alegrete (particularmente ao Edénir Grimm, a Ana Cláudia Araújo, a Maria Consuelo de Souza e ao Mário San Segundo) e do Instituto Federal Sul-Rio-Grandense/Campus Pelotas-CAVG pelo bom coleguismo e pelas doses diárias de risadas que nos fortaleceram para enfrentar os desafios da prática docente.

No ano de 2010 pude usufruir de bolsa oriunda do Projeto PROCAD “Cruzando fronteiras: a história do trabalho no Brasil para além das dicotomias tradicionais”, envolvendo os Programas de Pós-Graduação em História da UFRGS, a UFSC e a UFRRJ. Tal subsídio propiciou complementar minha pesquisa nos arquivos do Rio de Janeiro, bem como o debate com o professor Álvaro Pereira do Nascimento. Agradeço a todos os professores membros do projeto, particularmente a Regina Xavier, Silvia Petersen e Helen Osório pelo empenho em viabilizar tal estágio na “Corte”.

À Profa. Regina Xavier sou enormemente grato também por seu comprometimento como orientadora e à autonomia e respeito conferido às minhas escolhas. Sua leitura crítica e sistemática e a sua constante disposição em dialogar certamente me instigaram a acreditar que meus limites como historiador são mais largos do que eu imaginava.

Os amigos de todas as horas não poderiam estar ausentes destas linhas. A “malungada” não é tão grande, mas é de fé, então vamos lá: agradeço ao Cristian Salaini (oi... meu amigo de fé, meu irmão camarada...), Alessandra Gasparotto (valeu pelo abstract Sana!), Ginter Leipnitz, Daniela Oliveira Silveira, Samir Perrone, Graciela Garcia, Rodrigo Weimer, Marcelo Vianna, Paulo Moreira, Thiago Araújo, Edilson Pereira Brito, Maria do Carmo Aguilar, Rafael Lima, Luciana Teixeira, Cassius Cruz, Rodrigo de Deus, Stefan Chamorro, Iosvaldyr Carvalho Bitencourt, Caiuá Al-Alam, Melina Perussatto, Roger Elias, Raul Rois, Daniela Vallandro, Andréia Orsato, Fernando Comiran, Paula Alquati e Mauro Messina (e seu fabuloso Bolicho/Livraria). Tê-los como amigos certamente faz a diferença e torna a vida mais leve. Ao Filipe Petrush, Fabiana Cabreira, Mariana e Vicente agradeço particularmente a hospedagem e o acolhimento afetivo durante minha estada no distante Alegrete.

O Jonas Vargas, o Luis Augusto Farinatti, o Daniel Caon, o Rodrigo Oliveira e a Angélica estavam ao meu lado no Beira-Rio quando assisti o nosso glorioso Sport Club Internacional ser Campeão da América em 2006, e novamente em 2010 na companhia do Farinatti e da Angélica assisti ao Bi da Libertadores. Chora Tricolor!!!

A minha família é a origem de tudo e o motivo de boa parte das escolhas que fazemos na vida. Pai e mãe: o incentivo para que estudássemos e perseguíssemos nossos sonhos foi mais forte do que qualquer coisa e faz com que esta conquista seja de vocês também. Meus avós Osmarino, Ilda, Chiquinho e Terezinha, bem como meus irmãos Renato e Patricia igualmente foram e são fontes de inspiração. Seus exemplos de honestidade, simplicidade e trabalho certamente serão transmitidos às futuras gerações. Amo vocês.

Agradeço igualmente às minhas cunhadas Luziane e Teca Schwalbe por me adotarem como irmão.

Aos meus “cuscos” (cachorros em “gauchês”) Calunga e Baronesa, que muitas vezes me tiraram do escritório onde trabalhava e me levaram para dar uma volta e relaxar pela Praia do Cassino eu devo um pouco do que restou da minha sanidade mental.

A todos os orixás, particularmente ao meu Pai Xangô, à minha Mãe Iemanjá e ao meu Pai Bará. *Alúpo! Kawó kábíyèsí lè! Omi odò'yá!* Sou grato igualmente à minha Babalorixá Maria de Xangô, à minha madrinha Sônia de Iemanjá e aos meus irmãos-de-santo Miguel de Sapatá e Geraldo de Xangô pelos conhecimentos transmitidos e por estarem por perto sempre que precisei.

A Angélica tem sido minha companheira de longos anos de jornada. Sua compreensão com minhas ausências e sua paciência em meus momentos de irritação certamente me ajudaram a concluir esta etapa. Juntos conquistamos muitas coisas bonitas, demos muitas risadas e superamos diversas adversidades, sempre unidos e a cada dia fortalecendo mais o nosso amor.

Não poderia esquecer as minhas sobrinhas Luize e Marcela, que chegaram para mostrar que a beleza da vida sempre se renova. Essas duas enchem a nossa vida de alegria. O tio ama vocês.

## RESUMO

Nesta tese propomos desenvolver uma história social das vivências de marinheiros a partir da cidade portuária de Rio Grande (Rio Grande do Sul/Brasil) entre os anos de 1835 e 1864, considerando tanto o universo dos trabalhadores da Armada Imperial brasileira (a marinha de guerra) como o da marinha mercante, o que englobava marujos livres e escravizados, nacionais e estrangeiros. Quanto à delimitação espacial privilegiaremos, juntamente com o espaço social do navio, a análise da região portuária de Rio Grande, a qual se destacava quanto à vivência de situações de sociabilidade e trabalho para o universo social em questão.

Os marinheiros conformavam um grupo marcado por um forte estigma que os atribuía a fama de transgressores, desordeiros, indisciplinados, insubordinados, ébrios, brigões, etc. Buscaremos problematizar justamente esta fama nefasta atribuída aos homens do mar, refletindo sobre os seus termos e significados para os diferentes agentes envolvidos (Estado, senhores de escravos, comandos navais e marujos). Acreditamos que determinadas práticas e posturas marujas devem ser entendidas para além dessas adjetivações pejorativas, uma vez que poderiam estar relacionadas a leituras políticas próprias quanto às relações de trabalho embarcadas e ao lugar a eles reservado nos projetos de consolidação do estado imperial brasileiro. Mais do que simples rixa ou desordem, tais atitudes podiam ser o resultado da luta maruja por resguardar determinados modos de vida e ritmos de trabalho desejados, se inserindo assim em uma arena de contestações e conflitos que guardava relação direta com noções advindas de uma cultura política marítima atlântica.

Na medida em que Rio Grande se articulava intensamente com diversas regiões do mundo, mediante a sua sólida inserção em circuitos náuticos regionais, nacionais e internacionais, atentaremos ainda para o papel dos vínculos atlânticos por sobre a conformação da cultura política dos homens do mar.

**Palavras-chave:** Marinheiros. Porto. Mundo atlântico. Cultura Política. Práticas contestatórias.

## ABSTRACT

This thesis aims to develop a social history of the sailors experiences from the port city of *Rio Grande (Rio Grande do Sul State/Brazil)* between 1835 and 1864, considering both the universe of the Brazilian Imperial Army workers (the war navy) as of the merchant navy workers, which included free and enslaved sailors, Brazilians or foreign ones. Regarding to the spatial delimitation we prioritize the analysis of both the *Rio Grande* port region, which stood out on experiences of sociability and labor situations considering that social universe, and the social space of the ship.

The sailors formed a group marked by a strong stigma attached to the fame of wrongdoers, unruly, undisciplined, insubordinate, drunken, quarrelsome, etc. We aim to problematize this nefarious reputation attributed to the men of the sea, reflecting on their terms and meanings for different actors involved (State, slaveholders, naval commandos and sailors). We believe that certain sailor's practices and attitudes should be understood beyond these pejorative adjectives since they could be related to some proper political reading regarding labor relations on the ship and the role assigned to them in the projects of the consolidation of the Brazilian imperial state. More than just fray or disorder such attitudes could be the result of the sailors struggle to safeguard certain lifestyles and working patterns desired, thus involved into an arena of contestation and conflict which had a direct relation with notions derived from an Atlantic sea political culture.

As *Rio Grande* was heavily connected with various regions of the world through its solid insertion in regional, national and international nautical circuits, we also analyses the role of the Atlantic bonds over the conformation of the political culture of the men of the sea.

**Keywords:** Sailors. Port city. Atlantic world. Political Culture. Contesting practices.



## **LISTA DE ABREVIATURAS**

AHRS – Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

AMPRG – Arquivo Municipal da Prefeitura de Rio Grande

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APERS – Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul

APESC - Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

RS – Rio Grande do Sul

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Embarcações entradas e saídas na Barra de Rio Grande (1803 a 1851)....	60
Tabela 2	- Origem dos navios de cabotagem entrados no RS em 1858.....	61
Tabela 3	- Destino dos navios de cabotagem saídos do RS em 1858.....	61
Tabela 4	- Embarcações estrangeiras entradas no porto de Rio Grande em 1858.....	64
Tabela 5	- Peso dos diferentes tipos de navegação no RS – meados da década de 1850.....	67
Tabela 6	- Tipos e quantidades das embarcações empregadas na navegação interna do RS – 1863.....	68
Tabela 7	- População livre e escrava de Rio Grande, século XIX.....	83
Tabela 8	- Resumo da população escrava em 1842.....	85
Tabela 9	- Proporção das regiões da África entre escravos africanos em três momentos.....	85
Tabela 10	- Condição dos tripulantes mercantes no RS em 1846 e 1857.....	89
Tabela 11	- Pessoal empregado nos diferentes ramos da navegação do RS em 1857...	90
Tabela 12	- Escravos empregados na navegação de longo curso e cabotagem em diferentes províncias.....	90
Tabela 13	- Pessoal empregado na navegação fluvial e tráfego de portos (navegação interna) – Rio Grande do Sul.....	93
Tabela 14	- Funções dos indivíduos envolvidos com a navegação interna – 1863.....	93
Tabela 15	- Relação entre cor e condição jurídica dos marinheiros da navegação interna no ano de 1863.....	94
Tabela 16	- Grupos de procedência dos escravos-marinheiros nos inventários de Rio Grande (1834 a 1864).....	95
Tabela 17	- Calafates e carpinteiros nos estaleiros do RS - 1859.....	98
Tabela 18	- Postos de trabalho nos estaleiros do Rio Grande do Sul – 1860.....	98
Tabela 19	- Pescadores no Rio Grande do Sul (1857 a 1864) .....	99
Tabela 20	- Modalidade de ingresso nas guarnições da Armada.....	102
Tabela 21	- Naturalidade das tripulações da Armada (1825 a 1854).....	103
Tabela 22	- Relação entre cor e origem de marinheiros da Armada.....	104
Tabela 23	- Ingresso de praças no Corpo de Imperiais Marinheiros.....	109
Tabela 24	- Composição das tripulações entradas em Rio Grande em embarcações nacionais e estrangeiras – 1846.....	171
Tabela 25	- Alistamento/deserções - Corpo de Imperiais Marinheiros.....	206

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	- Mapa do Brasil e do Rio Grande do Sul, com destaque para o Município de Rio Grande.....	43
Figura 2	- Charqueada de Pelotas – Aquarela de J.B. Debret (1829) .....	45
Figura 3	- Barco sinaleiro empregado no Canal da Barra de Rio Grande - Aquarela de William Lloyd (1822-1905) .....	55
Figura 4	- Cais de estacada em Rio Grande com duas grandes embarcações ancoradas e um rebocador de rodas - aquarela de William Lloyd (1822-1905).....	59
Figura 5	- Mapa do Rio Grande do Sul, com destaque para o circuito hidroviário rio-grandino.....	66
Figura 6	- Rua da Praia (atual Rua Marechal Floriano), esquina com o Beco do Carmo (atual Rua Benjamin Constante) em 1860.....	76
Figura 7	- Rua do Arsenal (atual Rua Ewbank), esquina com Rua da Boa Vista (atual Rua Riachuelo) em 1870, às margens do porto de Rio Grande.....	76
Figura 8	- Rua da Praia (atual Marechal Floriano) próximo da Alfândega em 1865..	77
Figura 9	- Face urbano-portuária de Rio Grande em 1865.....	78
Figura 10	- Detalhe da fotografia anterior, observando-se lojas voltadas ao setor náutico.....	78
Figura 11	- O porto de Rio Grande em 1852.....	81
Figura 12	- Representação dos componentes de uma embarcação a vela de grande porte, com indicação de mais de 120 itens.....	125
Figura 13	- Um marinheiro português ( <i>Algarve, remador do bergantim Real</i> ), 1850..	131
Figura 14	- Um marinheiro inglês ( <i>Common sailor</i> ), 1828.....	131
Figura 15	- Marujo na Lisboa de 1846.....	132
Figura 16	- Marinheiros recém-desembarcados de um navio baleeiro em New Bedford (EUA), 1860.....	132
Figura 17	- Marinheiro, década de 1830.....	133
Figura 18	- Marinheiro, 1841.....	133
Figura 19	- Marinheiro negro com argola na orelha, Liverpool.....	134
Figura 20	- Mapa do núcleo urbano de Rio Grande – meados do século XIX.....	156
Figura 21	- Cais na Rua da Boa Vista em 1865, vendo-se as “estacadas” para a atracagem de embarcações e as casas.....	157
Figura 22	Cais da Boa Vista. Gravura de Francis Richard (1860) .....	157
Figura 23	- Negros no Porto de Rio Grande, 1852.....	158
Figura 24	- Poços da Praça da Geribanda em 1865.....	161
Figura 25	- Carregadores de água (Rio de Janeiro), de Johann Moritz Rugendas.....	162
Figura 26	- Angu da quitandeira (aquarela de J. B. Debret, 1826) .....	168
Figura 27	- Quitandeiras da Lapa – aquarela de Henry Chamberlain, 1819-1820.....	168
Figura 28	- Planta da Barra de acesso ao porto de Rio Grande por volta da década de 1850. Os círculos em cor laranja indicam os locais de ancoragem para as embarcações.....	172
Figura 29	- Mahommah G. Baquaqua (1850) .....	219

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	13
<b>Capítulo 1 - Uma cidade portuária como horizonte</b> .....	40
1.1- “O empório de todo o comércio da província” - a formação da vila portuária de Rio Grande.....	42
1.2 - A Marinha e a construção do Estado imperial brasileiro.....	48
1.3 - Os circuitos comerciais náuticos em Rio Grande.....	58
1.4 - O mundo do trabalho na vila portuária de Rio Grande - economia e sociedade.....	74
<b>Capítulo 2 - Os marinheiros e outros homens do mar em Rio Grande</b> .....	87
2.1 - Marinheiros mercantes do longo curso, da cabotagem e da navegação interna.....	89
2.2 - Trabalhadores dos estaleiros, calafates e carpinteiros navais.....	96
2.3 - Pescadores.....	99
2.4 - Praças da Armada Imperial.....	101
<b>Capítulo 3 - A vida dos homens do mar</b> .....	106
3.1 - Tornar-se marinheiro: a Armada e a marinha mercante no Brasil Imperial.....	107
3.2 - Características e cotidiano da vida embarcada.....	123
3.3 - O sistema disciplinar e as formas de domínio embarcado.....	136
3.4 - Identidade na diversidade - o marinheiro como categoria de análise.....	145
<b>Capítulo 4 - O Porto, seus agentes e seus territórios</b> .....	151
4.1 - Experiências marujas no mundo do trabalho portuário.....	153
4.2 - Ordem, controle e formas de domínio em mar e terra - a ação estatal e senhorial na normatização do espaço.....	178
<b>Capítulo 5 - Os significados políticos da insubordinação: cultura marítima e protesto marujo</b> .....	197
5.1 - As múltiplas formas do protesto marujo.....	204
5.1.1 - As deserções marujas.....	205
5.1.2 - As fugas embarcadas e o abrigo da farda.....	213
5.1.3 - Os conflitos verticais.....	229
5.2 - Cultura marítima e protesto marujo.....	244
<b>Considerações Finais</b> .....	261
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	265
<b>Fontes consultadas</b> .....	286
<b>Apêndice - Tipologia de embarcações do século XIX</b> .....	291

## INTRODUÇÃO

Em 06/04/1835 Francisco da Rocha Cruz, mestre da sumaca *Dois Amigos*, prestou queixa às autoridades de Rio Grande afirmando que se encontrava “pacífico a bordo de sua embarcação” atracada no porto, quando foi “não só injuriado como ferido” pelo marinheiro português Manoel Antônio. No dia 08/11/1832, na Ponta da Macega, próximo à área central de mesma cidade, o marinheiro congo Agostinho, tripulante do iate *São João Brasileiro* fere ao patrão da mesma embarcação com uma facada por trás, só não o matando por ter a mulher do mesmo patrão lhe segurando o braço. Em 12/03/1853 o marinheiro nagô Nicolau, escravo do charqueador Joaquim José de Assumpção, é preso por ter assassinado a Francisco José de Faria, patrão do iate *Flor do Arroio* do qual compunha a tripulação, quando de passagem pelo porto rio-grandino.

Pelas oito horas de uma noite do ano de 1842, no porto de São José do Norte/RS – porção norte do canal da Barra de Rio Grande – enquanto a tripulação do brigue-barca norte-americano *Navarino* jantava, os marinheiros portugueses Manoel Gonçalves Pinto e Manoel Francisco Louro colocam um bote na água e, segundo seu capitão, tentaram chegar a terra com o objetivo de desertar. No dia 19/04/1846 os marinheiros José e Manoel chegaram ao porto da cidade de Recife a bordo do brigue *Mentor*. Ambos eram escravos e tripulantes de embarcação oriunda do Rio Grande do Sul. No dia seguinte desapareceram sob a bruma da noite e cinco meses depois ainda não haviam sido capturados.

Já no porto de Liverpool, os marinheiros da barca brasileira *Real Pedro*, que havia zarpado do porto de Rio Grande em 03/09/1858, recebem ordem de fazer a estiva da embarcação, porém o capitão teve como resposta uma recusa coletiva. Em 09/01/1841 o Juiz de Direito da Comarca de Rio Grande reclamava dos distúrbios causados pela reunião de gente de cor e marinheiros nas tabernas em horários não permitidos, mesmo que as posturas proibissem expressamente que se consentissem nestes espaços “tocadas, jogos, danças, e demoras sem necessidade”.<sup>1</sup>

Vistos de longe, estes episódios poderiam ser classificados – como de fato muitas vezes eram à época – como mera indisciplina, transgressão ou insubordinação maruja frente aos seus comandos, resultado de fatores diversos como sua origem perigosa, sua inadaptação ao mundo do trabalho ou ainda de alguma forma de personalidade degenerada ou banditismo

---

<sup>1</sup> Todos estes casos, juntamente com suas respectivas referências documentais, serão analisados nos capítulos 4 e 5 desta tese.

inato ao grupo. Nesta tese, propomos desenvolver uma história social das vivências de marinheiros a partir da cidade portuária de Rio Grande/RS entre os anos de 1835 e 1864, problematizando particularmente o conjunto de atitudes e práticas marujas recorrentemente classificadas como transgressão, desordem ou insubordinação. Acreditamos que tais atos devem ser entendidos para além dessas adjetivações pejorativas, uma vez que poderiam estar relacionados a leituras políticas específicas quanto às relações de trabalho embarcado e ao lugar reservado aos marinheiros em determinados projetos de estado.

Quanto ao recorte social adotado, consideraremos tanto o universo dos marinheiros da Armada Imperial brasileira (a marinha de guerra) como o da marinha mercante, ainda que a maior parte dos trabalhadores do mar presentes em Rio Grande estivesse vinculada a este segundo ramo da navegação<sup>2</sup>. Já no que se refere à abrangência temporal, cabe informar que a data inicial acima informada se refere à elevação de Rio Grande à categoria de cidade, com o consequente desmembramento da até então vinculada Pelotas<sup>3</sup>. Quanto a delimitação mais recente, a definimos como decorrência da opção em não trabalhar o período da Guerra do Paraguai, visto que tal conflito remete a uma série de discussões específicas referentes ao papel da Armada Imperial no contexto do conflito platino e nacional, temática que por si só mereceria apreciação específica. Assim estabelecido, o recorte adotado engloba um período politicamente conturbado da construção do estado nacional brasileiro recém-independente, quando o desafio da consolidação monárquica e da manutenção da unidade nacional se confrontou com um quadro de disputa entre diversos projetos de estado e de nação, bem como com o enfrentamento de problemas de ordem político-social e com discussões sobre o tipo de povo e trabalhador ideal a tais desafios. Entre os diferentes atores protagonistas deste processo estavam não somente o estado e as elites políticas e econômicas, mas também os trabalhadores das marinhas de guerra e mercante, com suas leituras muitas vezes divergentes.

Apesar do papel econômico e social fundamental do município de Rio Grande na formação história do Rio Grande do Sul, a localidade aparece de forma sub-representada na historiografia sobre os períodos colonial e imperial brasileiro. As abordagens existentes, ainda que recorrentemente ressaltem o seu papel militar na consolidação da presença lusitana na

---

<sup>2</sup> Este aspecto é facilmente explicável a partir de um breve olhar sobre a quantidade de embarcações de cada um destes setores que tocavam a cidade de Rio Grande. Em 1856, por exemplo, a Força Naval estacionada na província contava com o total de cinco embarcações, tripuladas por 104 indivíduos “de todas as classes”; enquanto que o número de embarcações de marinha mercante em toda a província (incluindo o longo curso, a cabotagem e a navegação fluvial) foi de 1415, envolvendo 2452 indivíduos livres e escravos (Fontes: *Relatório do Presidente da Província do RS*, 1856B, p. 16; e *Relatório do Presidente da Província do RS*, 1856-A, p. 19). O número de navios militares aumenta significativamente em contextos de conflitos bélicos, particularmente durante a Guerra do Paraguai, a qual se encontra fora do recorte temporal deste estudo.

<sup>3</sup> Rio Grande foi elevada à categoria de cidade pela Lei n. 5, de 27/06/1835 (FORTES, 1963, p. 337).

região ou sua função portuária central na exportação e importação de mercadorias como decorrência de ser o único entreposto portuário marítimo da província, pouco aprofundam uma diversidade de outros aspectos.

A produção mais recente sobre a história do município, principalmente aquela advinda de estudos de pós-graduação, ao estabelecer diálogo com problematizações teóricas e historiográficas mais amplas gerou consistentes trabalhos a respeito, por exemplo, da questão escrava e comercial, promovendo dessa forma avanços frente a perspectivas muitas vezes fechadas em abordagens excessivamente descritivas e focadas no local<sup>4</sup>. Porém, mesmo frente à recorrente constatação da dimensão estrutural do transporte náutico e da presença militar embarcada na formação histórica desta localidade, permanece uma profunda carência de estudos mais aprofundados sobre temáticas como, por exemplo, o grupo social dos trabalhadores do mar ou o funcionamento do sistema portuário local<sup>5</sup>.

A ausência de estudos mais especializados sobre a significativa presença e importância da comunidade maruja na historiografia do Rio Grande do Sul nos levou a propor este grupo como objeto de pesquisa. Como demonstraremos adiante, traço marcante nas descrições sobre o comportamento e atitudes dos marinheiros no século XIX eram as referências às suas vidas desregradas, às suas atitudes de insubordinação e rebeldia, à sua suposta má índole, ao uso exagerado de bebidas, a propensão para o envolvimento em pequenos conflitos e socialização em áreas indesejadas. As regiões portuárias, com seus becos, tabernas e prostíbulos eram igualmente consideradas potencialmente perigosas na medida em que abrigavam indivíduos com o referido estigma e que, pela particularidade da atividade de navegação, eram muitas vezes anônimos ou de presença sazonal nas cidades por onde passavam.

Buscaremos problematizar os por quês da face transgressora da zona portuária e desta insubordinação contumaz dos marinheiros (MOREIRA, 2009; RODRIGUES, 2005), refletindo sobre seus termos e significados. Mais do que simples rixa ou desordem, trabalhamos com a hipótese de que tais atitudes podiam responder a leituras políticas e entendimentos próprios, da parte dos marinheiros, sobre os níveis de dominação aceitos, suas expectativas frente ao mundo do trabalho e os graus de autonomia almejados.

---

<sup>4</sup> Exemplos desta nova produção podem ser encontrados em Scherer (2008), Berute (2006; 2011), Osório (2007), Hameister (2006).

<sup>5</sup> O único trabalho sobre os marinheiros em Rio Grande do século XIX é o de Molet (2007). Ainda que exista uma extensa produção sobre a história da cidade – tal como os trabalhos de Alves (1997; 2001; 2002), Vianna (2007) e Torres (2008, 2008a) –, esta tende a ser excessivamente descritiva e focada numa dimensão puramente local de análise, pouco dialogando com o acúmulo de discussão advindo da produção historiográfica e teórica nacional e internacional.

O cotidiano do trabalho marítimo militar e mercante era caracterizado por uma série de restrições decorrentes da constante mobilidade espacial, do distanciamento das relações sociais de origem, da alimentação deficitária, da constante exposição aos riscos advindos do confronto com a natureza e a problemas de saúde. Ademais, sua faina era fisicamente rigorosa e ocorria sob rígidos e violentos sistemas hierárquicos e disciplinares. Discutiremos em que medida as relações de poder, de trabalho e a disciplina oriundas destes contextos resultaram em antagonismos que teriam exercido influência no desenvolvimento da cultura marítima contestatória partilhada pela baixa marinhagem frente às autoridades navais<sup>6</sup>. Tal abordagem parte de uma perspectiva que toma o navio como um espaço social “de lutas e contradições entre governantes, comandantes e marinheiros” (BARREIRO, 2007, p. 3), um microcosmo social de disputa e conflito de interesses portador de elementos de agregação e desagregação.

É necessário ressaltar, porém, que o universo do trabalho marítimo não se resumia ao ambiente embarcado, englobando igualmente as relações estabelecidas com o espaço das cidades portuárias nas quais etapas fundamentais do seu processo eram efetuadas. Esta dimensão nos leva a problematizar as distintas expectativas dos diferentes polos das hierarquias navais frente aos usos destes momentos. Se para os comandos embarcados mercante e de guerra a estada em terra era momento em que os esforços das suas tripulações deveriam estar voltados à efetivação de seus projetos comerciais e militares, para baixa marinhagem era momento de acentuada expectativa em relação à cidade e aos possíveis produtos da sua sociabilidade. As já referidas restrições advindas da vida embarcada transformavam as atracagens em momentos especiais para a vivência de alguma margem de autonomia, descanso e de situações sócio-afetivas e até mesmo econômicas das quais estavam privados quando a bordo.

Assim, são recorrentes as referências à presença de marinheiros em espaços de trabalho e convívio social como as tabernas, os trapiches, o Mercado Público, as fontes d’água e as praças ou mesmo andando e bebendo pela rua. Discutiremos uma diversidade dessas experiências, buscando captar os seus significados para o grupo em questão.

A documentação revela pistas do que acreditamos ser uma tenaz negativa dos marinheiros quanto a imposição unilateral de ritmos de vida e valores de trabalho. Assim, como desdobramento de nosso já referido objetivo desta pesquisa, formulamos a hipótese de que a fama dos marinheiros como desordeiros, transgressores, e a redução de suas práticas, na visão das classes dominantes, a mera insubordinação e indisciplina se travestia de significados

---

<sup>6</sup> Usaremos os termos “marinheiros comuns” e “baixa marinhagem” como sinônimos, de forma a destacar as diferenças hierárquicas com o oficialato das tripulações.



distintos para seus agentes. Postulamos que tais práticas se inseriam numa arena de contestações e conflitos, guardando relação direta com noções e expectativas advindas de uma cultura própria em relação ao mundo do trabalho, seus ritmos e margens de autonomia que almejavam e acreditavam ter direito.

Mais do que simples reação às punições e à violências impostas pelas autoridades, ou resultado de uma barbárie inata, trabalhamos com a hipótese de que a cultura marítima era resultado de um choque de valores entre a baixa marinhagem e os anseios das autoridades embarcadas. E que os marinheiros, zelosos em resguardar costumes e margens de autonomia em suas vivências, constituíram uma tradição de luta na busca de interferir no destino de suas vidas

Para dimensionar devidamente estes objetivos torna-se necessário perceber os diferentes agentes que incidiam no processo de construção social da categoria marinheiro e que se constituíam com projetos políticos diferenciados. Em primeiro lugar, cabe destacar o papel do Estado, através de instituições como o Ministério da Marinha e a Armada Imperial. O recorte adotado se insere em um período sobre o qual se discute as condições de estabilidade do Império e os projetos de construção do estado nacional, em um contexto pós-emancipação marcado por turbulências políticas e convulsões sociais que ameaçaram a unidade territorial. Uma das questões colocadas às elites políticas e dirigentes do Império dizia respeito à formação do povo e à necessidade de conter sua população heterogênea, de maneira a constituir uma sociedade civil alinhada aos seus projetos e assim consolidar o estado nacional. O recrutamento para a Armada foi um importante elemento no processo de disciplinamento e controle da população liberta ou livre pobre. O sistema disciplinar do navio chegou mesmo, por vezes, a ser visto como mais eficiente do que as casas de correção, de maneira que, ao lado dos senhores que se encarregavam da política de domínio em relação aos seus escravos, tinha-se o Estado buscando controlar a população livre, especialmente aquela mais pobre e considerada devido os seus padrões de vida como desordeira e perigosa. De forma que podemos considerar a Armada e suas ações de recrutamento e controle como um dos braços do projeto imperial de disciplinamento social.

Mas, em segundo lugar, temos o universo de trabalho da marinha mercante, a qual possuía um escopo diferenciado da Armada e vinculado à busca de consolidação de seus projetos comerciais. Consequentemente, os negociantes, os donos de embarcações, os seus capitães e os senhores de escravos alugados às embarcações emergem como personagens específicos que incidiam na constituição do grupo dos marinheiros, tanto de navios nacionais como estrangeiros. A estes agentes era colocada a questão fundamental de como organizar o

trabalho e disciplinar a sua mão de obra, composta por homens pobres livres ou escravos, de forma a auferir lucro às suas atividades.

E por fim temos os próprios marinheiros, aqueles que trabalhando no mundo náutico construía, através de suas atividades, formas de identificação profissional e social, almejando modelos de vida que em grande medida diferiam das expectativas advindas das autoridades mercantes e militares. Como veremos, tal descompasso estava na base da recorrente emergência de conflitos envolvendo os diferentes sujeitos que atuavam sobre o mundo da navegação.

Com estas problematizações buscamos ressaltar que a categoria marinheiro se constituiu a partir da ação de diferentes personagens e de seus projetos políticos não raras vezes antagônicos e em disputa, bem como apontar a participação destes trabalhadores como agentes do processo de formação do estado imperial brasileiro. Responderemos a estas questões de forma integrada, ainda que em função de organização da narrativa daremos, em cada capítulo, maior atenção a determinados aspectos.

Acreditamos que a chave para o entendimento da nossa problemática – os significados da cultura maruja e, particularmente, de sua dimensão contestatória – reside na captação dos sistemas de valores, crenças e moral que pautavam as leituras dos marinheiros quanto ao mundo do trabalho, as relações com a hierarquia naval, com as autoridades estatais e com outros grupos de trabalhadores com os quais interagiam. Para tal, será necessário questionar os significados atribuídos pelos diferentes atores desta arena de disputa – com suas posições sociais por vezes antagônicas – quanto ao cotidiano de trabalho e suas relações de poder. O que os trabalhadores almejavam e o que consideravam importante conquistar? Que leituras faziam da “sua própria situação e qual tipo de perspectiva crítica tinham a respeito do seu mundo?”. Quais eram os significados por eles atribuídos à autonomia?<sup>7</sup>

Paralelamente, é necessário captar também as leituras que as autoridades teciam quanto ao mundo do trabalho marítimo: qual a expectativa dos comandos navais frente às atitudes de seus subordinados? Como as autoridades municipais, policiais, judiciárias, da Armada e os senhores de escravos-marinheiros percebiam as diversas dimensões das relações de trabalho, poder e controle?

São questões relacionais que permitem discutir como aquilo que era encarado pelas diferentes dimensões da autoridade como problemas de ordem social poderia se travestir de significados distintos – e políticos – para aqueles que estavam na base da pirâmide de poder e

---

<sup>7</sup> Perguntas parcialmente emprestada de Chalhoub e Fontes (2009, p. 224).

trabalho. Trata-se, pois, de uma abordagem social sobre a cultura política dos grupos populares quanto às expectativas, os direitos e os limites destas experiências de trabalho.

*O mundo do trabalho portuário em Rio Grande e algumas redefinições de pesquisa:*

Algumas breves considerações sobre a cidade portuária de Rio Grande e o papel da navegação no contexto regional são necessárias para que possamos dimensionar e contextualizar a problemática proposta, situando nossos sujeitos em seu complexo cenário socioeconômico e no mundo do trabalho no qual estavam inseridos e, dessa forma, possibilitar o entendimento das redefinições efetuadas ao longo de nossa trajetória de pesquisa no que se refere ao recorte social de estudo.

A cidade de Rio Grande ao longo do século XIX se configurou como uma das praças de comércio mais importantes do Brasil. Por ser o único porto marítimo da província, figurava como o principal entreposto para um significativo comércio de importação e exportação, articulando-a com diversas localidades do Brasil e do Atlântico, bem como a um universo amplo de localidades da província mediante sua rede interna de transporte hidroviário. De forma que sua dinâmica estava significativamente vinculada com o Mundo Atlântico, aqui entendido como o conjunto de processos econômicos, sociais e culturais resultantes da interação e movimento entre diferentes localidades e culturas mediadas entre si pelo espaço Atlântico e que incluíam a Europa, América do Norte, América Central, África, províncias do Brasil e a região platina.

O trabalho cativo era aspecto fundamental no mundo do trabalho em Rio Grande. Em 1842, por exemplo, o número de habitantes escravizados chegou a representar 41,76% do total de sua população, distribuídos em atividades urbanas e rurais, e os dados sobre origem ou grupos de procedência dos escravizados revelam ainda uma elevada presença de africanos (SCHERER, 2008, p. 25 e 49). Os africanos e afrodescendentes desempenharam um papel fundamental não só em atividades urbanas e rurais, mas também naquelas diretamente ligadas ao ramo náutico. Certamente o trabalho embarcado no Brasil não era executado somente por este grupo, já que as tripulações da época desfrutavam da heterogeneidade já apontada por estudos referentes a outras partes do mundo (LINEBAUGH e REDIKER, 2008; RODRIGUES, 2005). Entretanto, os dados referentes ao pessoal empregado nos três ramos da navegação mercante – navegação de longo curso (internacional), navegação de cabotagem

(costeira nacional) e no tráfego dos portos (navegação interna à província) – para o período considerado revelam índices expressivos de marinheiros escravos.

A região portuária de Rio Grande estava ligada a um complexo mais amplo de espaços de vivência econômica e social, tais como praças, fontes d'água, tabernas, moradias populares, casas de hospedagens, o Mercado Público, armazéns e casas comerciais, zungus e áreas de quitandas, todos próximos às margens da Laguna dos Patos onde se situavam os trapiches. Estes espaços eram cotidianamente vivenciados – por motivo de lazer e trabalho – não somente por marinheiros, mas também por trabalhadores envolvidos em outras atividades. Situação que colocava em contato uma variedade de sujeitos portadores de ideias, sentimentos, expectativas, projetos e visões particulares de mundo, moldadas por uma diversidade de variáveis como etnicidade, condição jurídica, gênero, pertencimento religioso, inserção no mundo do trabalho, trajetória pessoal, etc.

Traço marcante destes grupos era a heterogeneidade, uma vez que eram compostos por africanos e afrodescendentes, livres e escravos, brancos e pessoas “de cor” de origem nacional ou estrangeira. O próprio grupo dos marinheiros era amplo e igualmente diverso na medida em que incluía personagens de diferentes origens e condições jurídicas, com destaque para uma significativa presença de estrangeiros e escravos em seus quadros, muitos inclusive conciliando atividades náuticas com outras ocupações na cidade.

Estas constatações foram nos sensibilizando para a necessidade de atentar à complementaridade de trabalho e vivências entre estes grupos e, conseqüentemente, à impossibilidade de entender o universo social dos marinheiros de Rio Grande sem se debruçar sobre estas interconexões de experiências, afastando-nos de abordagens que concebiam os mundos dos escravos e dos livres de forma estanque ou que pressuponham compartimentação entre trabalho marítimo e trabalho não-embarcado<sup>8</sup>.

Estas breves considerações sobre o mundo do trabalho em Rio Grande, que posteriormente serão desenvolvidas e melhor analisadas em capítulos específicos, ajudam a perceber como os cenários sociais onde se davam as experiências da população marítima eram intensamente vivenciados também por trabalhadores envolvidos em outras atividades. Acreditamos ser necessário considerar este aspecto para a devida apreciação da cultura política dos marinheiros, uma vez que o mundo do trabalho marítimo incluía também as experiências portuárias por onde atracavam as embarcações ou onde eram recrutados os

---

<sup>8</sup> Usamos a categoria “trabalhadores não-embarcados” como forma de referir, sem maior rigor, uma diversidade de indivíduos que vivenciavam a realidade de uma cidade portuária, suas lógicas e dinâmicas, sem no entanto ser marítimo ou viver a bordo.

braços e mentes para a faina do convés. Cabe discutir em que medida tais experiências incidiam na construção da cultura marítima e de suas noções de legitimidade e direitos.

O fator que torna possível incluir, numa mesma análise, marinheiros e trabalhadores não-embarcados é o pertencimento a um mesmo mundo do trabalho onde experiências eram compartilhadas, ainda que não necessariamente de forma pacífica, consistindo assim em elo de aproximação frente a diversidade que caracterizava a composição destes grupos. Optamos, assim, por conferir centralidade ao mundo do trabalho como recorte que guiará nossa inserção na localidade de Rio Grande. Cremos ser esta a dimensão central da relação entre esses indivíduos e grupos e que propiciava que compartilhassem experiências.

É necessário superar algumas dicotomias por muito tempo vigentes na análise de formações sociais marcadas pela heterogeneidade. No caso do Brasil, os mundos dos trabalhadores escravizados e dos homens livres foram por muito tempo considerados como esferas diferenciadas da realidade social e não raras vezes a abolição da escravidão em 1888 foi tomada como ponto de partida para a análise da formação da sua classe trabalhadora, instituindo um marco separador de dois “Brasis”, um escravo e outro livre (LARA, 1998, p. 26). Faz-se necessário superar dicotomias que entenderam como estanques os mundos da liberdade e da escravidão, bem como outras facetas do mundo do trabalho (GOMES e NEGRO, 2006, p. 218), tomando-as como realidades que, antes de serem opostas ou complementares se justapunham, constituindo um mundo do trabalho onde experiências sociais podiam ser partilhadas sem necessariamente se restringirem à categorização jurídica dos indivíduos. Como observou Linden (2005, p. 31), “não devemos estudar os diferentes tipos de trabalhadores subalternos separadamente, mas considerar as conexões entre eles tanto quanto possível”<sup>9</sup>.

A historiografia tendeu a também perceber de forma dicotômica o mundo do trabalho marítimo e o dos trabalhadores não-embarcados, já que até bem pouco tempo dificilmente verificavam-se trabalhos que tomassem estas arenas como dimensões de análise inter-relacionadas. Em contraponto a este estado das coisas, a historiografia do Mundo Atlântico, por exemplo, tem destacado a necessidade de observar a relação simbiótica entre terra e mar mesmo para abordagens que tomam o oceano como foco de análise, uma vez que concebe a história deste espaço para além de uma abordagem meramente marítima (ARMITAGE, 2002, p. 18-19).

---

<sup>9</sup> Este autor ressalta ainda que não devemos olhar os “subalternos como indivíduos isolados porque, na realidade, eles tem que ser analisados antes como seres humanos concretos, que são parte de famílias, sistemas de parentesco e outras redes sociais e culturais” (LINDEN, 2005, p. 31). Exemplos importantes desta perspectiva na historiografia brasileira podem ser encontrados em Chalhoub (1990), Castro (1995) e Mattos (2008).

Este olhar relacional foi fundamental no processo de reelaboração de nosso projeto de pesquisa. A proposta inicial de circunscrever a análise aos marinheiros negros e suas relações com a comunidade de escravizados e afrodescendentes livres não-embarcados residentes em Rio Grande foi se mostrando insuficiente para a análise das relações socialmente heterogêneas que se conformavam entre grupos igualmente diversos que eram as tripulações navais e os trabalhadores desta localidade. Ademais, não possibilitava apreender a complexidade de seu mundo do trabalho, justamente a dimensão que acreditamos propiciar nexo à diversidade de práticas e atores sociais verificadas nesta zona portuária.

Evidentemente não estamos desconsiderando a importância de recortes como a procedência ou daqueles advindos de questões étnico-raciais para o entendimento das experiências destes grupos. Diversos trabalhos têm demonstrado a significativa presença e a importância de grupos afrodescendentes nas atividades ligadas ao mundo náutico e ao trabalho urbano e portuário na constituição da economia e sociedades modernas no Ocidente<sup>10</sup>. Nosso entendimento caminhou no sentido de que se deva perceber esta como *uma* das dimensões, e não um limitador, para uma análise mais ampla de um contexto que aproximava trabalhadores de diferentes origens, classificações raciais, condições jurídicas e especializações profissionais.

Procedemos, então, uma redefinição no recorte de pesquisa, ampliando-o de forma a incluir a análise dos marinheiros “de todas as cores” e origens, tanto da marinha mercante quanto da militar. Ao optarmos por um recorte que leva em conta a inserção dos indivíduos no mundo do trabalho portuário, incluímos ainda, de forma secundária, todos aqueles que juntamente com os marítimos relacionavam-se com as atividades navais: pescadores, remadores, calafates, carpinteiros navais; e por fim aqueles trabalhadores não-embarcados envolvidos com atividades correlatas, como os carregadores, ganhadores, quitadeiras e trabalhadores diversos da região portuária. Optamos por não utilizar o termo “categoria profissional” uma vez que nem todas estas atividades exigiam um grau elevado de especialização, bem como pelo fato de muitos indivíduos exercerem de forma paralela ou até mesmo sazonal atividades diversas em terra e mar, sem necessariamente se fixar em uma delas.

Mediante este esforço de ampliação dos grupos sociais estudados e da extensão do olhar para as vivências não-embarcadas acreditamos ser possível captar o peso das relações

---

<sup>10</sup> Quanto a importância da população negra no mundo do trabalho marítimo e nas vivências portuárias podemos citar, por exemplo, trabalhos como o de Arantes (2005), Rodrigues (2005), Silva (2001), Linebaugh e Rediker (2008) Nascimento (2001) e Velasco e Cruz (2005).

sociais e de poder construídas tanto no convés como em terra sobre a conformação de uma cultura marinheira. Trata-se de uma opção por uma abordagem mais holística que todavia se afasta da busca de uma “história total” maruja. A constatação do maior peso numérico de determinados grupos ou de sua maior incidência frente a determinadas práticas e vivências nos levou a conferir destaque a estes. Afrodescendentes livres e escravizados (crioulos e africanos), nacionais e portugueses foram os grupos que se destacaram nas fontes pesquisadas, adquirindo assim maior visibilidade na análise e figurando como portas de entrada para as discussões propostas, ainda que a inserção do porto de Rio Grande no espaço atlântico o conectasse com uma diversidade de procedências marujas.

É preciso ficar claro que não buscamos a realização de uma análise específica da vida embarcada, uma *etnografia histórica* dos modos de vida no mar aos moldes, por exemplo, do que foi proposto por Luiz Geraldo Silva em *A faina, a festa e o rito* (2001, p. 09). A problematização da vida embarcada caminhará no sentido de perceber em que medida o peso do trabalho cotidiano no convés – com seus códigos de convivência próprios e seus diferentes entendimentos quando a direitos e deveres –, as configurações multiétnicas e transculturais de suas tripulações, sua organização interna, suas rígidas hierarquias e relações de poder, e as práticas e concepções de seus tripulantes afluíam na conformação da cultura dos homens do mar.

Em termos de delimitação espacial privilegiaremos, juntamente com o espaço social do navio, a análise da região portuária de Rio Grande, situada na área central e urbana da cidade. Mesmo que a presença dos grupos estudados não ficasse circunscrita a este recorte, ele emerge na documentação de forma destacada no que se refere à vivência de situações de sociabilidade e trabalho para o universo social em questão, configurando assim como um lócus de análise privilegiado para a percepção de diferentes dimensões de seu mundo. Os navios e as áreas portuárias são tomados, assim, como arenas preferenciais para a análise dos conflitos e disputas sobre distintos entendimentos quanto à legitimidade e os meandros do cotidiano do mundo do trabalho náutico. Utilizamos o recurso de focar o contexto histórico específico de uma cidade como estratégia para superar as dificuldades em visualizar a circulação de nossos agentes, situação imposta pela constante mobilidade característica da vida destes indivíduos e sua dispersão pelo Mundo Atlântico, o que evidentemente não nos impossibilitará de recorrer a fontes documentais referentes a outras localidades marítimas com as quais Rio Grande se relacionava de forma mais sistemática via circuitos náuticos comerciais como recurso para nos aproximarmos das vivências e da cultura maruja.

*Os marinheiros na historiografia – um campo em construção:*

O marinheiro foi um “tipo singular de trabalhador que viveu conflitos ainda pouco conhecidos nas relações sociais, culturais e de trabalho travadas em portos e navios do Brasil e de todo o mundo” (BARREIRO, 2007, p. 01), porém é com dificuldade que o visualizamos na produção historiográfica nacional e nas representações sobre os grupos sociais formadores do país. Tal vazão na realidade não se circunscreve apenas ao passado marujo, mas de forma mais ampla abrange diversos aspectos da história marítima e naval brasileira, o que já em 1965 intrigava o historiador José Honório Rodrigues, o qual, alertando para a carência de estudos sobre esta área, salientou ser esta pobreza bibliográfica “um fato estranho num país dotado de 7480 km de costa e de extensos recursos fluviais” (RODRIGUES, 1965, p. 110).

Se considerarmos o papel fundamental da navegação na formação e no desenvolvimento histórico do país, de fato não é difícil perceber que a historiografia brasileira pouca atenção dispensou ao papel das suas marinhas mercante e militar em suas diversas facetas possíveis, bem como ao papel de seus pescadores, calafates e outros trabalhadores náuticos. Muito do que se produzira até então sobre a história naval brasileira advinha de integrantes da marinha de guerra que, mediante uma perspectiva de enaltecimento de grandes feitos militares dessa instituição no passado e do seu papel na manutenção das fronteiras nacionais, acabou por gerar mitos e análises pouco afeitas à verificação empírica. Sob o pretexto de:

[...] corrigir distorções interpretativas que apresentavam a marinha de forma desprestigiada e humilhada, velhos comandantes da Marinha brasileira construíram em suas memórias uma visão segundo a qual a vida do marinheiro nos navios seria a recriação da harmonia e fraternidade por ele vivida no seio de sua própria família. Desta espécie de ‘unida família do mar’ derivariam as características psicológicas positivas do feliz e bem humorado marinheiro brasileiro. Um outro mito, este veiculado desde os primórdios da formação da Marinha militar brasileira por Ministros, altos funcionários e oficiais da Marinha, refere-se ao entendimento de que a tripulação de um navio formava uma verdadeira corporação. (BARREIRO, 2007, p. 3-4)<sup>11</sup>

Ao privilegiar o enaltecimento dos seus “grandes vultos históricos” – o oficialato – essa historiografia institucional acabou por invisibilizar o papel dos marinheiros comuns,

---

<sup>11</sup> Como exemplo desta historiografia laudatória e idealizadora da Marinha, ver Lynch (1961).



ocultando conseqüentemente uma dimensão do cotidiano laboral marítimo que vem sendo apontado pela historiografia acadêmica recente como fundamental ao seu entendimento. Trata-se das tensões e conflitos advindos das relações de classe, poder, hierarquia e trabalho embarcadas.

Dizer, porém, que a produção historiográfica sobre a história marítima não mudou nestas mais de quatro décadas que nos separam das considerações de J. Honório Rodrigues seria errôneo, uma vez que nos últimos anos percebe-se um progressivo crescimento das pesquisas sobre a temática. Recorrendo ao uso de fontes diversificadas, estes novos estudos têm buscado problematizar questões relativas a diversas facetas da história marítima, tais como a organização da marinha mercante e militar, o tráfico de escravos, a organização interna dos navios negreiros, o recrutamento e a composição das tripulações, o papel da navegação nos circuitos econômicos, a importância da marinha de guerra em conflitos, a organização e a modernização do sistema portuário, a tecnologia naval, a cultura e a luta dos trabalhadores marítimos, etc.

Para o caso da historiografia brasileira, Luiz Geraldo Silva (2001), em *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*, examinou os modos de vida de marinheiros, pescadores e canoieiros da costa brasileira entre os séculos XVII e XIX. Além de destacar a importância dos saberes náuticos europeus, indígenas e africanos na conformação da sua cultura profissional, Silva procurou observar suas noções relativas ao tempo, espaço e poder, em uma abordagem que se propõe enquanto “etnografia histórica” das gentes do mar. Mediante foco na região de Pernambuco, o autor propõe captar o papel da navegação de longo curso e cabotagem, bem como os mecanismos desenvolvidos pelo estado nacional visando recrutar homens para a Armada Imperial e disciplinar os modos de vida e o cotidiano de trabalho desses indivíduos.

A obra de Luiz Geraldo Silva contribui com nossa análise ao discutir questões como a criação de mecanismos legais que almejavam disciplinar os modos de vida e o cotidiano dos trabalhadores náuticos; ao demonstrar a importância do trabalho marítimo no mundo ocidental moderno; bem como ao chamar a atenção para o papel das tradições culturais indígena, africana e portuguesa na constituição da pesca e navegação brasileiras. Sua abordagem, porém, talvez por englobar um período consideravelmente amplo e basear-se predominantemente em fontes administrativas, não se propõe a discutir o papel dos indivíduos e de suas ações frente a legislação normativa, os condicionantes e as questões estruturais abordadas.

Já o trabalho de Jaime Rodrigues (2005) denominado *De Costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, constitui-se em obra que promoveu inquestionáveis avanços no estudo atlântico dos marinheiros no Brasil. Ao analisar o tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro entre fins do século XVIII e meados do XIX, o autor conferiu especial atenção às relações estabelecidas nas travessias atlânticas e, por consequência, ao papel dos marinheiros neste processo. Considerando o universo social das embarcações negreiras atlânticas enquanto espaço constituinte do mundo do trabalho, Rodrigues analisa – em diálogo com a bibliografia internacional sobre a *middle passage* – as condições nas quais se realizava a travessia atlântica, a dinâmica de sua estrutura de poder e de seus processos decisórios e o cotidiano de suas relações de trabalho.

Jaime Rodrigues toma as tripulações negreiras como um elemento constitutivo do tráfico de escravos, demonstrando sua conformação transcultural e multiétnica na qual a cultura africana e o trabalhador escravizado desempenhavam papel de destaque. Seu capítulo sobre cultura marítima – no qual é possível perceber uma clara influência dos estudos de Marcus Rediker sobre o Atlântico Norte – tornou-se uma importante referência para os pesquisadores brasileiros que nos últimos anos têm buscado desvelar a especificidade desta dimensão do mundo do trabalho. A perspectiva adotada por Rodrigues nos parece particularmente interessante por conjugar um diálogo entre diversas escalas de análise, dando conta de discutir a estrutura do comércio negreiro na África, os navios negreiros, suas tripulações e cultura particular e a atuação de marinheiros e africanos neste contexto específico.

Neste sentido, a obra *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade (1822-1853)*, de João José Reis, Flávio Gomes e Marcus Carvalho (2010) constitui um exemplo bem acabado de análise que articula experiência individual com os contextos históricos múltiplos a ela relacionados. Os autores analisam a trajetória do africano Rufino José Maria desde a África, passando pelas cidades onde viveu como escravo e liberto no Brasil e por suas experiências posteriores como marinheiro-cozinheiro em embarcações do tráfico transatlântico de escravos e no continente negro. Constroem assim uma abordagem social em perspectiva atlântica na qual são articuladas dimensões diversas da experiência individual do africano com questões contextuais mais amplas do complexo mundo no qual ele viveu. A obra constitui-se num exemplo instigante quanto as possibilidades de se mesclar diferentes escalas de análise, sem deixar de lado a preocupação com um estilo narrativo leve e aprazível.

A recente tese de doutorado de Silvana Jeha (2011) intitulada *A Galera Heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c.1822-c.1854*, promove um importante avanço sobre a história desta instituição militar ao demonstrar a constituição diversificada de suas tripulações, com sua multiplicidade de origens e a presença significativa de estrangeiros. Mediante o recurso da literatura marítima lusitana, de memórias de marujos anglófonos e requerimentos de recrutas e seus familiares, Jeha buscou compreender as experiências e as rotas socioeconômicas e culturais percorridas por estes personagens, tanto no oceano quanto em suas margens, relacionando a formação do Estado e da nacionalidade brasileira com a história marítima e atlântica. Tal estudo resultou num incontestável avanço quanto aos pormenores quantitativos da composição da Armada Imperial brasileira nos século XIX, bem como promoveu diálogo inovador com fontes relativas ao Atlântico Norte. Porém pouco conseguiu revelar acerca das vivências dos marujos brasileiros antes e durante o serviço na Armada, e esta de fato se trata de uma perspectiva ainda carente de maior aprofundamento na historiografia brasileira.

Obra fundamental para o estudo da vida maruja na Armada brasileira do século XIX é certamente *A ressaca da marujada*, de Álvaro Pereira do Nascimento (2001), onde é analisado o recrutamento e a disciplina militar na Marinha de Guerra brasileira entre fins do século XIX e princípios do XX. Trata-se de uma obra empenhada em demonstrar a capacidade dos marinheiros em formular opções políticas e elaborar respostas à situações de opressão a que estavam sujeitos em seu cotidiano de trabalho. O autor demonstra como a repulsa da população ao alistamento voluntário na Marinha de Guerra transformou o recrutamento forçado praticado sobre menores desamparados e adultos “indesejados” (vadios, bêbados, desocupados, capoeiras) no principal expediente de obtenção de marinheiros. Arbitrariedade que acabava por exigir altas doses de controle e punição por parte das autoridades militares, em um contexto de violência sistêmica onde um universo de códigos de punição era comumente praticado a bordo, muitas vezes de forma alheia a qualquer legislação penal.

Álvaro Nascimento explora como os marinheiros, mediante uma série de ações individuais ou coletivas, estiveram longe de aceitar passivamente os desmandos e a violência das autoridades militares e as privações que a eles eram impostas. Constitui-se, assim, em obra fundamental para a percepção das formas de ação e contestação de homens que lutavam por resguardar modos de vida anteriores à vida do mar dos quais pareciam pouco dispostos a abandonar.

Devemos referir ainda como importante referencia bibliográfica no estudo da Marinha de Guerra no Brasil a tese de doutorado de José Miguel Arias Neto (2001). Ao analisar as dinâmicas sociais e políticas imperiais frente às quais a Marinha de Guerra foi pensada e construída enquanto instituição, esta obra se constitui em referência para estudos que tem abordado a relação entre legislação, as práticas de recrutamento e de disciplinamento relativas à Armada, ao problematizar como esta última se configurou como elemento fundamental na constituição e manutenção da unidade do Estado nacional.

Um traço marcante nesse processo de renovação historiográfica a respeito da vida embarcada é a ênfase no caráter conflituoso das relações sociais que conformava este cotidiano de trabalho nas marinhas mercante e militar. Aspecto que, conforme referido no início desta seção, foi justamente negligenciado ou distorcido pela historiografia laudatória de feito militar. Tais estudos têm buscado desvelar não só os mecanismos de opressão e controle presentes na produção social de trabalhadores para o mundo embarcado, mas também as motivações que levavam esses últimos a desenvolver estratégias de contestação e resistência, o que tem por fundo a valorização do seu protagonismo histórico. Essa nova produção igualmente tem conferido destaque para a necessidade de se considerar a conformação heterogênea e multicultural do universo laboral embarcado mercante e militar, bem como os nexos internacionais e atlânticos de suas dinâmicas.

Ainda que tais estudos possam beber em referências teóricas e metodológicas diversas, têm como ponto comum a percepção dos conflitos e contradições hierárquicas como traços constituintes do cotidiano de trabalho tanto da marinha de guerra quanto da mercante. Igualmente, tais perspectivas destacam a participação de diferentes agentes históricos nos processos de constituição das marinhas – tais como o Estado, os comerciantes, a alta e a baixa marinhagem –, conferindo destaque para a agência e para a capacidade dos grupos subalternos em elaborar estratégias de resistência e luta, resultantes de suas leituras políticas originais frente a um mundo do trabalho que buscavam transformar.

A constatação de que os portugueses eram maioria entre os marinheiros estrangeiros da Armada brasileira no século XIX, e ao que parece também na marinha mercante, nos remeteu à análise da bibliografia lusitana sobre as gentes do mar. Entretanto, por mais espantoso que possa parecer, a historiografia social a respeito deste grupo e das comunidades marítimas nessa que é conhecida como uma “nação de navegadores” é pouco significativa, estando por se consolidar.

Ainda que a historiografia portuguesa do período moderno coloque grande ênfase no processo de expansão marítima do país, tal campo de análise tende a se concentrar, mesmo em

abordagens mais recentes, no estudo das técnicas de navegação, da construção naval, das pilhagens, da pirataria, das batalhas e das dinâmicas econômicas e comerciais náuticas. E apesar dos avanços dos estudos acadêmicos recentes no que se refere à adoção de novos conceitos, questões metodológicas e perspectivas de análise, o número de abordagens pautadas por uma perspectiva especificamente social ou sócio-profissional das comunidades marítimas e dos trabalhadores do mar continua sendo pouco significativa.

A historiografia portuguesa das décadas de 1940 a 1960, em sua maior parte dominada por pesquisadores ligados à Marinha nacional, focava seu interesse no estudo dos pilotos e mestres a partir de uma perspectiva de exaltação das descobertas marítimas, do heroísmo e do protagonismo individual, porém sem nunca proceder a uma abordagem social destes grupos, e menos ainda pela perspectiva mais ampla das comunidades marítimas. Tais estudos desempenharam uma função ideológica durante o Estado Novo português (1926 a 1974), na medida em que seu discurso apologético sobre as conquistas marítimas contribuía para justificar a política colonialista deste estado nacional, neste momento já defasada frente às correntes de descolonização prevalentes na Europa. Mesmo nas obras de autores com projeção internacional e que se contrapõem a estas correntes tradicionais – como Jaime Cortesão ou mais recentemente Vitorino Magalhães Godinho – os navegadores e as comunidades marítimas estão ausentes em prol de uma abordagem mais estrutural e geo-econômica que privilegia o estudo dos ciclos conjunturais e das políticas econômicas. De forma que se chega ao século XXI sem se saber quem foram os “navegadores” de que a memória deste país tanto fala em abstrato ao exaltar seu processo de constituição nacional. Panorama não muito diferente do verificado na historiografia espanhola<sup>12</sup>.

Já na bibliografia anglófona sobre os marinheiros na constituição do mundo moderno a ênfase na análise social é consideravelmente mais ampla. Para além das abordagens sobre a estruturação das rotas, dos fluxos e da demografia do tráfico transatlântico de escravos para as Américas, essa historiografia tem se voltado para questões relativas às formas de organização interna das tripulações negreiras e, dentro deste quadro, para a análise das experiências de marinheiros nelas inseridos. Tais pesquisas privilegiam o estudo do Atlântico Norte e das tripulações vinculadas à pirataria e ao comércio transatlântico de escravos, especialmente nos séculos XVII e XVIII. São trabalhos desenvolvidos na esteira de perspectivas que tomam o

---

<sup>12</sup> Tais considerações sobre a historiografia marítima de Portugal e Espanha se baseiam no texto de Amélia Polónia (2008), onde é possível encontrar referências de autores e obras representativas de cada linha historiográfica referida.

oceano como espaço chave para o entendimento das comunidades e estados nacionais que se formaram nas suas bordas, situando-se assim dentro da chamada História Atlântica.

O trabalho de Emma Christopher (2006), *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, é um exemplo de obra que se insere nesta perspectiva. A autora procurou suprir as lacunas que, apesar da vasta bibliografia disponível sobre o tráfico transatlântico de escravos, persistiam a respeito do papel dos marinheiros a bordo dos navios negreiros. Christopher estudou as tripulações das embarcações inglesas, focando particularmente em aspectos diversos de suas vivências, desde o seu recrutamento até as experiências de trabalho embarcadas e em terra e as suas interações com as populações de origem africana nos portos e escalas. Pode-se destacar, particularmente, a análise das complexas relações sociais que se desenvolveram internamente a estas embarcações, desde aquelas forjadas entre marinheiros e os seus superiores (que oscilavam do conflito à colaboração), até as que envolviam a tripulação e os africanos escravizados nos porões.

Um considerável número de trabalhos tem focado particularmente a história dos marinheiros negros, fossem escravos ou livres, africanos ou não. Jeffrey Bolster (1997), por exemplo, analisa estes trabalhadores na obra *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*, discutindo seu papel na construção de uma comunidade negra atlântica nos séculos XVIII e XIX. Entre outros aspectos, o autor aborda o papel das dinâmicas de raça e classe na constituição das relações de poder cotidianas e na construção de uma identidade negra diaspórica, defendendo que os marinheiros afrodescendentes tiveram papel fundamental neste último processo<sup>13</sup>. Trata-se de um exemplo de obra que insere o protagonismo marujo no panorama da diáspora africana e no palco oceânico atlântico<sup>14</sup>.

Referências fundamentais neste quadro de renovação da história social das classes trabalhadoras marítimas são as obras de Marcus Rediker, uma delas em parceria com Peter Linebaugh, e o fato de terem sido traduzidas para diversas línguas demonstra o vigor de sua influência<sup>15</sup>. Em *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world, 1700-1750*, originalmente publicado em 1987, Rediker

---

<sup>13</sup> As obras biográficas sobre os africanos escravizados Olaudah Equiano e Muhammad Gardo Baquaqua, ainda que não se centrem no recorte sócio-profissional do trabalho marítimo, abordam as suas inserções neste ramo de atividade em momentos específicos de suas vidas, discutindo suas vivências em perspectiva atlântica (KORIEH, 2009; LAW e LOVEJOY, 2001). Sobre pirataria, ver Rediker (2004), onde o autor retoma os resultados desenvolvidas desde a década de 1970 a respeito da temática. Para um estudo sobre o tráfico transatlântico de escravos que vá além da análise quantitativa, focando no cotidiano de um navio negreiro, ver Rediker (2011), originalmente publicado em 2007.

<sup>14</sup> Para uma discussão mais contemporânea sobre o Atlântico Negro, ver Gilroy (2001).

<sup>15</sup> Alguns de seus livros já foram traduzidos para o italiano, espanhol, sueco, turco, hebraico, japonês, português, francês, coreano e alemão.

(2010) propõe pensar a constituição da classe trabalhadora na modernidade a partir das experiências atlânticas dos homens do mar. Para tal, analisa este grupo de trabalhadores dentro de seu contexto cultural e social, considerando as peculiaridades deste meio laboral, a cultura marítima e o papel da autoridade e da disciplina do trabalho como elementos relacionados à emergência de formas individuais e coletivas de protesto. O autor enfatiza que, se por um lado o trabalho embarcado possuía uma dimensão cooperativa essencial à sobrevivência coletiva e que abrangia toda a sua escala hierárquica, por outro as relações de poder internas à tripulação fizeram emergir uma esfera conflitiva que estaria na base de uma cultura de oposição proletária nascente e que beberia de um sentimento partilhado entre marujos de que era necessário agir conjuntamente. Nesta perspectiva, o autor analisa os motins e a pirataria como manifestações de uma desobediência coletiva politicamente informada, ao mesmo tempo em que busca perceber um componente político nas pequenas lutas diárias estabelecidas pelos marujos contra a opressão e exploração a bordo dos navios. De forma que o marinheiro comum passa a ser considerado, na perspectiva do autor, como trabalhador fundamental nas mudanças de atitudes sobre o trabalho e classe nos séculos XVIII e XIX.

Cabe destacar igualmente a publicação *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário*, de Peter Linebaugh e Marcus Rediker (2008), onde alguns argumentos de *Between the Devil and the Deep Blue Sea* são retomados e aprofundados. Ao estabelecer uma análise cultural em perspectiva atlântica sobre o papel dos marinheiros na construção de uma nova economia transatlântica, os autores buscam as origens da cultura rebelde da classe trabalhadora na formação do mundo moderno, destacando que a mesma bebia de tradições indígenas, africanas e europeias e se mesclava ao sabor do trânsito e circulação de mercadorias, pessoas e ideias. A particularidade desta abordagem reside em apontar as articulações culturais ocorridas em escala atlântica, com destaque para o papel dos navios não somente como meios de transporte de mercadorias, mas também como espaço de encontro, gestação e deslocamento de uma cultura rebelde heterogênea.

O conjunto dessas inovações historiográficas promoveram um avanço importante na história social marítima ao elevarem ao posto de agentes históricos e sociais trabalhadores antes ignorados por abordagens que privilegiavam vieses demográficos e econômicos, possibilitando superar um modelo de história pautado pela crônica de almirantes, capitães e batalhas navais e que se restringia a destacar os “grandes vultos” no comando das embarcações. Ademais, ao inserir componentes de análise como a raça, a origem, a condição

jurídica, os conflitos hierárquico internos às comunidades embarcadas, os mecanismos de recrutamento, de opressão e de disciplinamento embarcado possibilitou-se melhor dimensionar os elementos que perpassavam estas complexas relações.

Considerações teórico-metodológicas e tratamento das fontes:

Nós temos que aprender a encontrar os trabalhadores como pessoas, não como conceitos ou elementos de uma teoria econômica [...]. E é somente através de uma compreensão do mundo que produz o homem [...] que o próprio homem pode ser compreendido. (EBY *apud* FRENCH, 1999, p. 12-13)<sup>16</sup>

Esta citação serve para refletirmos sobre a forma pela qual acreditamos ser necessário nos aproximar dos sujeitos sociais e históricos a serem estudados nesta tese. Buscaremos desenvolver uma abordagem que valorize como fundamental a apreensão das experiências dos trabalhadores, do seu cotidiano, seus anseios, expectativas e códigos de valores, sem deixar no entanto de situá-los frente aos diferentes contextos e condicionamentos nos quais estavam inseridos.

Evidentemente estamos impossibilitados de uma aproximação direta com nossos personagens, já que as lacunas, silêncios, ausências e discontinuidades de informação são contingências que de fato incidem sobre o trabalho do historiador. Mas o recurso à diversidade de fontes disponíveis nos fornece a possibilidade de ousar esta aproximação. Basicamente, recorreremos ao uso de registros produzidos pela burocracia do estado imperial como forma de obter acesso a indícios, pistas e fragmentos de significado sobre a temática proposta. Frente à quase total inexistência de testemunhos diretos produzidos por parte dos grupos subalternos sobre suas experiências, expectativas e atitudes, estas fontes representam um espaço privilegiado de estudo.

Posição de destaque ocuparão os processos-crimes e a documentação judicial e policial que, mesmo geradas como fruto de situações de repressão e conflito, possibilitam

---

<sup>16</sup> Estas considerações foram tecidas em 1947 por Kermit Eby, ex-diretor de educação e pesquisa do *Congresso of Industrial Organizations* (EUA), quando refletia sobre a relação do pesquisador e seu objeto de estudo. Apesar de se referir ao contexto da indústria automobilística norte-americana, suas reflexões não deixam de ser sugestivas a outros recortes espaço-temporais. K. Eby defendia a necessidade dos intelectuais se aproximarem da vida dos trabalhadores afim de estudar o movimento operário “porque ele não virá a nós. Nós devemos aprender a apreciar a realidade do ‘mundo da fábrica’ e travar conhecimento com o trabalhador, o cheiro da graxa, do óleo e do suor, a marmita, o barulho da fábrica, a compulsão da linha de montagem, o andar à noite em ônibus lotado com colegas de trabalho”. Do original EBY, Kermit. Research in labor unions. *American Journal of Sociology*, LVI#3, 1950, pp. 222-228. Citado por French (1999, p. 12-13).



leituras totalmente afastadas da violência e vislumbres das culturas e experiências dos grupos subalternos. Caracterizam-se por conter informações que, se lidas a “contrapelo” – ou seja, de forma oposta às intenções daqueles que as produziram e que propicie transpor seus significados aparentes –, possibilitam ao pesquisador se aproximar de aspectos do cotidiano e da experiência dos atores sociais ali retratados<sup>17</sup>. Tais documentos podem ser vistos como “minas de dados involuntários”, para usar a expressão com a qual Ginzburg (1989c, p. 182) se referiu ao considerável arcabouço de informações tangenciais ao interesse das autoridades que o historiador pode obter quando recorre a estes registros.

É certo que esta documentação nos impõe algumas limitações, já que produzida no contato dos grupos subalternos com as instâncias estatais de repressão e controle. Além de filtradas por uma série de profissionais (advogados, policiais, juízes, etc) que não compartilhavam das culturas de seus interlocutores, as informações que nos chegam mediante as fontes judiciárias e policiais tratam somente daqueles casos de conflitos extremos que transcenderam as possibilidades acomodativas do sistema. Entretanto, é necessário não exagerar quando se fala de “filtros e intermediários deformadores”, pois o fato de uma fonte não ser objetiva não a torna inutilizável (GINZBURG, 1987, p. 21-22). Entendemos que os grupos sociais aqui estudados fizeram “parte de milhares de existências destinadas a não deixarem rastros” e que, não fosse seu contato com o poder “nenhuma palavra sem dúvida haveria permanecido para recordar-nos sua fugaz trajetória” (FOUCAULT, 1992, p. 180).

A documentação decorrente de momentos conflitivos tem sido inclusive vista como potencialmente reveladora. Suzanne Desan, ao analisar as obras clássicas de E. P. Thompson e Natalie Davis sobre o ativismo popular europeu, destacou o papel dos momentos de conflito como reveladores por acreditar que a análise de tais situações “lança luz sobre a textura dos valores e das relações comunitárias em períodos mais pacíficos” (DESAN, 2001, p. 74). Já Emilia Viotti da Costa, em *Coroas de Gloria, Lágrimas de Sangue* (1998), obra na qual analisa a rebelião dos escravos em Demerara no ano de 1823, tece considerações igualmente interessantes para se pensar o potencial de análise, para a pesquisa histórica, dos momentos de crise:

Crises são momentos de verdade. Elas trazem à luz os conflitos que na vida diária permanecem ocultos sob as regras e rotinas do protocolo social, por trás de gestos que as pessoas fazem automaticamente, sem pensar em seus significados e finalidades. Nesses momentos expõem-se as contradições

---

<sup>17</sup> A noção de leitura a contrapelo foi colocada por Ginzburg (2001, p. 11), conforme sugerido por Walter Benjamin.

existentes por trás da retórica de hegemonia, consenso e harmonia social. (COSTA, 1998, p. 13-14)

A autora afirma ter sido exatamente isso o que ocorreu em Demerara, pois a rebelião explicitou com clareza os limites da lealdade, forçou a tomada de partido e a demonstração dos comprometimentos. Teria revelado, ainda:

[...] as noções e os sentimentos que criavam laços e identidades ou que lançavam uns contra os outros. Desnudou as motivações e racionalizações que os diferentes grupos usavam na interação social. Tornou pública a vida secreta dos escravos. Retirou a máscara de benevolência e expôs em sua nudez toda a brutalidade do poder dos senhores. (COSTA, 1998, p. 14).

Essas reflexões ajudam a pensar nosso objeto de pesquisa – as práticas contestatórias e conflitos envolvendo marinheiros e seus superiores – igualmente como caminho para sondar um conjunto mais amplo de elementos e práticas culturais. De qualquer forma, é importante estarmos atentos para o fato de que o aporte documental referido revela *uma* visão dos acontecimentos, devendo seus conteúdos serem entendidos como narrativas parciais de indivíduos socialmente situados (senhores, capitães de navios, autoridades da marinha, polícia e justiça), expressão de leituras emanadas de um determinado pertencimento de classe, poder e identidade, estando assim impregnadas de concepções morais e ideológicas parciais. Será necessário um esforço de leitura crítica dos interstícios desses documentos, buscando desvelar informações ocultas na busca de apreender as questões discutidas sob os diversos pontos de vista envolvidos, particularmente no que se refere às motivações e significados dos marinheiros para suas ações e práticas.

O uso intensivo de corpos documentais diversos e o cruzamento de fontes quantitativas e qualitativas, ao possibilitar justaposição, complementação e contraste, serão os recursos utilizados frente às limitações impostas pelos citados filtros, à fragmentação e ao teor rarefeito pelos quais os grupos estudados são retratados na documentação, buscando analisá-los frente à complexidade das relações sociais e de poder em que suas vidas estavam inseridos.

Metodologicamente, destacamos nossa preocupação em apreender quaisquer indícios, pistas e sinais apresentados pelas fontes, pois acreditamos que mesmo os detalhes aparentemente mais insignificantes e ocultos podem ser reveladores de informações preciosas (GINZBURG, 1989). Estes vestígios do passado, combinados entre si, auxiliam a densificar a

análise e elaborar leituras mais próximas dos seus significados socialmente produzidos (GEERTZ, 1978).

Buscaremos no uso sistemático da variação de escala de observação um recurso para lidar com a complexidade da problemática proposta, uma vez que constitui-se de objeto permeado por diferentes camadas de informação que variam desde questões estritamente individuais até dimensões mais amplas como o conjunto de decisões e projetos estatais quanto a organização da navegação e trabalho marítimo, além de condicionantes econômicos e políticos diversos. A variação na escala de análise contribui na medida em que possibilita estabelecer postos de observação mais adequados ao estudo de fenômenos que, de outra forma, correm o risco de se tornarem inacessíveis, revelando assim novas tramas e recortes (REVEL, 2000, p. 19-20).

Dessa forma, nos aproximamos da perspectiva definida por Rosental (1998, p. 151) como multiscópica, a qual busca “modificar a percepção dos objetos conhecidos aplicando aos fenômenos estudados uma multiplicidade de olhares sucessivos e apresentando sob ângulos diversos realidades frequentemente contraditórias”, o que leva a tomar o jogo de escalas de análise como um procedimento central para a prática histórica. Esta abordagem pretende multiplicar os ângulos de abordagem sem, no entanto, conferir a nenhuma escala um poder privilegiado de análise, decorrendo tal postura do entendimento de que o conhecimento histórico é relativo às escolhas de escala efetuadas. Consequentemente, sua multiplicação possibilita não só produzir conhecimentos novos, mas também mostrar seu caráter limitado e parcial (ROSENTAL, 1998, p. 152).

O olhar micro será adotado como forma de apreender a diversidade de ações individuais, sondar seus anseios, projetos, expectativas, costumes e valores, reconstruir o cotidiano do trabalho marítimo e portuário, enfim, apreender o conjunto das experiências ordinárias de nossos agentes dentro de uma perspectiva que busca transpor a questão meramente estatística. Como consequência da redução de escala de análise e do uso intensivo das fontes documentais, características essenciais da micro-história, as realidades que aparecem podem ser muito diferentes (REVEL, 1998, p. 30-31). A narrativa histórica torna-se muito mais viva pois podemos visualizar seu construir através dos atos dos próprios homens que viveram um determinado momento, redimensionando a relação entre normas sociais e práticas individuais, liberdade e condicionamento. A preocupação em dar voz às massas anônimas que deixaram escassos registros escritos traz à tona sujeitos históricos ativos que, mesmo limitados pelos condicionamentos estruturais, eram capazes de agir estrategicamente, planejando ações e visualizando limites e possibilidades (LÉVI, 2000, p. 45).

A valorização da ação e do protagonismo não pressupõe, porém, que os indivíduos agissem de forma livre e imune aos condicionamentos estruturais. Suas atitudes só podem ser entendidas a partir da articulação com os contextos mais amplos onde estavam inseridas, pois estrutura e experiência não são enfoques excludentes, mas, pelo contrário, necessariamente complementares<sup>18</sup>. Como observou Emilia Viotti da Costa,

[...] nem a história é o resultado de uma ‘ação humana’ misteriosa e transcendental, como querem uns, nem os homens e as mulheres são fantoches de ‘forças’ históricas, como querem outros. As ações humanas constituem o ponto em que se resolve momentaneamente a tensão constante entre liberdade e necessidade. (COSTA, 1998, p. 19)

Sendo assim, concebemos as experiências dos indivíduos como inseparável dos processos mais amplos, sendo moldada dentro de um campo de possibilidades historicamente delimitadas (LÉVI, 2001, p. 176). É justamente neste ponto que a variação da escala de observação propicia fugir do perigo de uma abordagem demasiadamente pautada na ideia de autonomia do indivíduo frente aos condicionamentos materiais e estruturais. Deste diálogo entre escalas é possível reconstituir o tecido social onde uma gama ampla de vivências pode ser analisada e situada em seus contextos múltiplos, estes últimos entendidos como o conjunto das possibilidades postas.

\* \* \*

Esta tese está estruturada em cinco capítulos, pensados de forma a discutir aspectos diversos que incidiam diretamente sobre a problemática proposta. São abordagens complementares que confluem à construção de um entendimento amplo sobre a complexa temática proposta, se constituindo assim em camadas de informação que se justapõem.

O capítulo 1, denominado “*Uma cidade portuária como horizonte*”, busca oferecer um contato inicial com o espaço estudado e alguns de seus parâmetros de análise. Iniciamos analisando a formação histórica da localidade objetivando demonstrar que o seu desenvolvimento, desde os momentos iniciais da ocupação portuguesa, esteve intimamente relacionado com o mundo das águas, tanto por motivos de domínio geoestratégico como por fatores comerciais. Abordaremos na sequência a afirmação de Rio Grande como um entreposto comercial e portuário estratégico à economia brasileira ao longo do século XIX,

---

<sup>18</sup> Para uma análise da relação entre estrutura e experiência, a partir da historiografia do trabalho na América Latina, ver Costa (2001).

porta de entrada e saída de produtos e atores sociais diversos, situação que inseria a localidade nos circuitos sociais e econômicos do espaço atlântico. Discutiremos ainda o papel da navegação militar e mercante frente ao processo de formação do estado imperial brasileiro, de forma a captar os marinheiros como um dos seus agentes políticos. Por fim, focaremos a análise do mundo do trabalho nesta vila portuária, com destaque para a dinâmica social e econômica em escala local. Mediante estas aproximações com a formação histórica desta localidade portuária, buscaremos captar o contexto econômico, político e social a partir do qual elaboraremos nossas problematizações, o qual conformou a dinâmica específica da localidade ao longo do período.

O capítulo seguinte denomina-se “*Os marinheiros e outros homens do mar em Rio Grande*” e propõe o estabelecimento de um perfil coletivo dos trabalhadores náuticos nesta localidade ao longo do período estudado. Analisaremos inicialmente a navegação mercante, focando o peso do trabalhador livre, do escravizado, do estrangeiro e do nacional em cada um dos seus segmentos (navegação internacional, navegação de cabotagem e navegação fluvial interna à província). Já na análise da constituição das guarnições da Armada Imperial brasileira destacaremos o peso significativo de estrangeiros e, entre os nacionais, de homens de cor. Igualmente será reservado espaço para o perfil coletivo dos trabalhadores envolvidos com atividades correlatas ao mundo do trabalho portuário em Rio Grande: os pescadores, os artesãos náuticos (calafates, carpinteiros) e os remadores, muitos dos quais não necessariamente viviam embarcados mas que interagiam intensamente com um mesmo universo portuário. Tais considerações sobre a composição do universo social estudado se constitui em uma abordagem fundamental para que possamos situar socialmente os agentes históricos analisados.

O capítulo 3 “*A vida dos homens do mar*” inicia discutindo como se dava a produção social do marinheiro militar e mercante no Brasil do século XIX, de forma a complementar a imagem destes grupos esboçada no capítulo anterior, com destaque para o alto grau de compulsoriedade e violência envolvido no processo. As condições particulares da vida marítima, ao aliar um cotidiano árduo de trabalho com uma série de riscos e restrições à vida de seus agentes, tornavam a atividade pouco atrativa para a maior parte da sociedade. De maneira que o segundo momento do capítulo será destinado a problematizar o cotidiano de vida embarcado, com atenção especial ao seu sistema disciplinar e às formas de domínio na marinha mercante e na militar. Esse conjunto de reflexões confluirá ao entendimento dos significados das práticas contestatórias dos marinheiros na medida em que permite relacionar como as suas origens sociais, o processo pelo qual se tornavam marinheiros e o cotidiano do

trabalho embarcado incidiam na gestação de conflitos e de percepções distintas, entre baixa e alta marinhagem, quanto às suas vidas, auxiliando na percepção de questões simbólicas e materiais que se relacionavam em suas leituras sobre o mundo do trabalho. Por fim, questionaremos a possibilidade de se operacionalizar com os “marinheiros” enquanto grupo ou categoria de análise, discutindo se formas de identificação próprias eram elaboradas entre estes trabalhadores ou se a heterogeneidade de sua composição aparecia como fator de desarticulação a invalidar o recurso à categoria.

O quarto capítulo, intitulado “*O porto, seus agentes e seus territórios*”, abordará as relações sociais constituídas em terra entre os homens do mar e os trabalhadores ligados às lides portuárias e outras atividades urbanas em Rio Grande. Particularmente, exploraremos as expectativas da comunidade marinheira quanto sua estadia na cidade e os produtos possíveis de sua sociabilidade, focando em suas pretensões de autonomia no uso do tempo e do espaço e buscando perceber os significados destas vivências para a cultura dos homens do mar e o quanto ela nos diz a respeito da face rebelde dos marinheiros. Buscaremos problematizar o papel das redes de sociabilidade constituídas neste contexto particular e os significados destas vivências para seus agentes, uma vez que podiam envolver práticas de resistência, solidariedade, conflito, afetividade, lazer, bem como acesso à complementação alimentar, econômica e a bens materiais diversos. Trata-se de considerar de que forma as vivências no espaço social da cidade impactavam nos processos de elaboração e de ação política do grupo de trabalhadores em questão.

Paralelamente, é possível perceber a preocupação das autoridades estatais frente a livre circulação maruja e às pretensões de usos autônomos dos espaços portuários. Certamente o grande percentual de escravos marítimos e urbanos aumentava ainda mais os temores da sociedade branca. Analisaremos, assim, algumas medidas tomadas a nível nacional, provincial e local visando ordenar e controlar esta dimensão da experiência marítima. Trata-se de considerações sobre como as formas de domínio em terra e mar incidiam sobre a experiência dos marinheiros, possibilitando sondar as distintas expectativas que as citadas autoridades formulavam quanto as vivências desses indivíduos.

O quinto e último capítulo denominado “*Os significados políticos da insubordinação: cultura marítima e protesto marujo*” discutirá os significados da contestação maruja vislumbrada a partir do porto de Rio Grande. Iniciaremos apresentando um panorama sobre o estigma atribuído a estes trabalhadores – caracterizados recorrentemente como desordeiros, turbulentos, insolentes, criminosos, ébrios, etc –, abordagem que servirá de mote para rediscutir tais práticas, problematizando-as para além destas adjetivações negativas.

Examinaremos, assim, estas práticas marujas buscando perceber sua dimensão política, de forma que possam ser percebidas como algo mais complexo do que simples atos de desajuste social ou inadequação ao mundo do trabalho. Mediante a discussão sobre as deserções marujas, as fugas embarcadas e os conflitos verticalmente constituídos no interior da hierarquia naval mercante e militar retomaremos o debate sobre a cultura política maruja como forma de problematizar em que medida determinadas práticas se constituíam, para além de mera insubordinação, como atitudes alicerçadas em noções particulares quando ao mundo do trabalho. Dessa forma, buscaremos pensá-las enquanto parte de uma tradição de rebeldia marítima atlântica embasada em leituras políticas partilhadas pelo grupo.

## **CAPÍTULO 1 - UMA CIDADE PORTUÁRIA COMO HORIZONTE**

Este capítulo visa oferecer ao leitor um contato inicial com o espaço estudado e alguns de seus parâmetros de análise. Mediante uma aproximação com aspectos da formação histórica desta localidade portuária, objetiva-se captar o contexto econômico, político e social a partir do qual construímos nossas problematizações.

Demonstraremos que o desenvolvimento de Rio Grande esteve intimamente relacionado com questões advindas de sua vinculação com o mundo das águas, tanto por motivos de domínio geoestratégico como por fatores comerciais. Buscaremos ainda caracterizar a economia e os grupos sociais presentes, demonstrando que a localidade se configurava como um entreposto comercial e portuário estratégico à economia nacional, porta de entrada e saída de produtos e atores sociais diversos, bem como traçar uma primeira radiografia do espaço urbano (tarefa que será complementada no capítulo 4), atentando para a sua configuração social e destacando a significativa presença de população escravizada e africana em seu mundo do trabalho. Discutiremos ainda o papel da navegação militar e mercante frente ao complexo e conflituoso processo de formação do estado imperial brasileiro, de forma a captar os marinheiros como um de seus agentes políticos. Estas considerações possibilitarão conceber o conjunto de elementos sociais, econômicos e políticos no qual nossos personagens e problemática estavam inseridos, possibilitando captá-los como parte constituinte da formação espacial atlântica.

Ainda que nossa problemática não se centre na reconstituição da economia local e da estrutura de funcionamento das marinhas de guerra e mercante, sua apreciação se torna necessária na medida em que se constitui como elemento essencial ao entendimento das práticas sociais analisadas e do conjunto de lógicas políticas que as perpassavam. A necessidade de se observar as condições materiais para o entendimento de temas simbólicos, identitários e culturais tem sido postura recorrente em estudos históricos atuais, justificando assim este exercício de diálogo entre diferentes escalas de aproximação com o objeto de análise. Como observado por Emilia V. da Costa:

Identities, languages and significados são produtos da interação social que ocorre num sistema específico de poder e relações sociais, com protocolos, sanções e rituais próprios. As condições materiais da vida das pessoas, a maneira como elas utilizam e distribuem os recursos humanos e ecológicos, as maneiras concretas como se exerce o poder são tão importantes para determinar a formação da identidade, definir a linguagem e criar significados quanto os códigos sociais que mediatizam a experiência ou as convenções



usadas para definir o que é real. Com efeito, as condições materiais e os sistemas simbólicos estão intimamente relacionados. (COSTA, 1998, p. 16).

Esta reconstituição da formação histórica de Rio Grande se dará, porém, considerando uma noção de contexto construída a partir de aspectos emanados das ações dos sujeitos estudados e por questões informadas pelas temáticas problematizadas nos capítulos seguintes. Conseqüentemente, discussões sobre a dimensão portuária de Rio Grande e seus desdobramentos ocuparão espaço privilegiado.

Cabe salientar que o termo cidade portuária, mais do que uma simples referência a um enclave litorâneo, será utilizado aqui como um conceito decorrente da percepção dos portos como entidades dinamizadoras de uma diversidade de atividades básicas que constituem suporte para o desenvolvimento e configuração do espaço a que se vinculam. Tal noção possibilita, assim, avançar no estudo destes enclaves para além de uma perspectiva unicamente econômica ou geográfica, já que busca apreender a dinâmica que a relação porto-cidade impõe sobre uma dada região, propiciando abordagens que incluem o social e o cultural (BOSA, 2011, p. 67-68)<sup>19</sup>. Trata-se, assim, de um conceito que busca dar conta da estreita vinculação entre as cidades e os seus portos, tomados estes últimos como:

[...] elementos modeladores de cidades [...] vez que, em suas imediações são desenvolvidas relações sociais, de trabalho, econômicas e com os espaços urbanos, constituindo-se em um verdadeiro microcosmo a partir do qual é possível delinear os contornos de uma sociedade e de um contexto histórico. (SANTOS, 2011, p. 11)

Uma possibilidade de verificar se uma determinada localidade de fato possuía esta estreita vinculação com a dinâmica portuária a ponto de poder ser considerada uma “cidade porto” é dada pela análise de sua estrutura funcional. E neste sentido o método de análise locacional, proposto por Tobal (2000), contribui ao possibilitar localizar setores de serviços cuja existência dependa diretamente da atividade comercial portuária e frente a qual encontrem razão de ser. Para o caso da localidade aqui estudada buscaremos demonstrar que tal vinculação se evidenciava pela existência de uma diversidade de serviços correlatos ao porto, tais como escritórios de firmas nacionais e estrangeiras de importação e exportação, hotéis e lojas voltadas ao público e necessidades náuticas, armazéns alfandegados, prestação de serviços de calafetagem e carpintaria naval, comercialização de escravos marinheiros, além

---

<sup>19</sup> A esse respeito, ver também Ravina (2002), que ao analisar a historiografia sobre os portos e cidades portuárias, a partir do caso ibérico, defende a necessidade de “una visión integradora de los puertos y ciudades Portuárias”.

de espaços de oferta de refeições, bebidas e sociabilidade que tinham como um dos seus principais públicos os homens do mar. Exemplos que, em seu conjunto, demonstram o enraizamento da dinâmica portuária para além do espaço estrito do cais, emprestando sentido para a existência da localidade no período estudado, bem como se constituindo num elemento com forte caráter ordenador de sua dinâmica social. Tais considerações decorrem da busca em se determinar a real função que o porto exerce sobre a cidade, bem como do cuidado em evitar a excessiva tendência de tomar toda cidade com um porto como sendo uma cidade portuária tal como acima definida (TOBAL, 2000)<sup>20</sup>. Ao mesmo tempo, possibilita dimensionar as especificidades econômicas, sociais, culturais e espaciais decorrentes desta vinculação.

O fato é que as cidades portuárias são um fator essencial para o entendimento da história mundial moderna e dos estados nacionais em formação, constituindo um elemento fundamental na estrutura espacial, na organização e reorganização de economias e sociedades e nos relacionamentos entre estas sociedades e seus ambientes (HOYLE, 1997, p. 264). A relação entre porto e cidade é, porém, muito variada, já que suas interdependências podem se dar em muitos diferentes graus e dimensões, de maneira que cada localidade comporta suas especificidades e pode ser vista tanto pela perspectiva de seu contexto local, como também pelo prisma mais amplo do espaço mundial (BOSA, 2011, p. 68). Cabe, assim, observar a formação histórica da cidade de Rio Grande, de forma a destacar a sua íntima relação com as dinâmicas oriundas de sua condição portuária e dimensionar o papel de tais vínculos.

### 1.1. “O empório de todo o comércio da província”<sup>21</sup>: a formação da vila portuária de Rio Grande:

O núcleo populacional de Rio Grande, situado na planície costeira sul-rio-grandense, se desenvolveu em uma península próxima da desembocadura da Laguna dos Patos, estuário com cerca de 265 quilômetros de comprimento e 60 quilômetros de largura máxima,

---

<sup>20</sup> Esta problematização encontra espaço no campo da Geografia, particularmente em estudos como os de Chaline (1994), que possibilitam questionar se é, de fato, “la ciudad portuaria una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciencias humanas?. ¿Se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización?” (TOBAL, 2000). A Geografia, particularmente desde a década de 1970, tem buscado um tratamento conjunto da cidade e do porto, de forma que se foi consolidando o termo cidade portuária, embora não sem ressalvas advindas da dificuldade de determinar a real função que o porto exerce sobre a cidade.

<sup>21</sup> Com esta expressão o Presidente da Província do Rio Grande do Sul se referiu à cidade de Rio Grande no ano de 1854. Fonte: *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1854, p. 52.

totalizando uma superfície de cerca de 10.000 km<sup>2</sup> e que se estende no sentido norte-sul, paralelamente à costa atlântica<sup>22</sup>. Suas origens remetem ao processo de ocupação luso-brasileira da região meridional do continente sul-americano e de suas pretensões expansionistas rumo ao Rio da Prata a partir do século XVIII. Data de 1737 a construção da primeira fortificação militar portuguesa no Rio Grande do Sul, o Forte Jesus Maria José, assinalando o início efetivo da povoação que seria oficialmente criada como a Vila de Rio Grande de São Pedro em 1747. Os primórdios de Rio Grande estiveram, assim, intimamente atrelados ao contexto político-militar de constituição da fronteira do Brasil meridional ao longo do século XVIII e princípios do XIX (QUEIROZ, 1987, p. 25).

**Figura 1 – Mapa do Brasil e do Rio Grande do Sul, com destaque para o município de Rio Grande.**



Fonte: editado a partir dos originais disponíveis no site <http://pt.wikipedia.org>

Esta origem da Vila de Rio Grande como entreposto militar e fronteiro encontra sentido no interesse da Coroa portuguesa em efetivar a posse das terras que iam do Rio de Janeiro até o Rio da Prata, buscando assim abrir novas possibilidades de divisas advindas da exploração do mercado platino, bem como solidificar a exploração, já em curso, dos rebanhos de gado dispersos no interior da Capitania de São Pedro, denominação então utilizada para se

<sup>22</sup> A Laguna dos Patos é referida mais recorrentemente como “Lagoa”, ainda que designação seja incorreta. Dessa forma preservamos a última grafia nos documentos originais ou bibliografia citada, adotando o primeiro termo nos demais casos.

referir à província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Referências indicam que a exportação de couros bovinos desta região acontecia desde pelo menos os tempos da fundação do Forte Jesus Maria José e que o comércio de tropas de gado vacum, cavalar e muar ocorria antes mesmo do estabelecimento desta fortificação (QUEIROZ, 1987, p. 33; OSÓRIO, 2007, p. 183)<sup>23</sup>.

Em 1776, com a expulsão dos espanhóis que haviam tomado a povoação treze anos antes, abriu-se caminho para uma nova fase na economia regional. A retomada lusitana da área coincidiu com um aumento na demanda por gêneros alimentícios no mercado interno da América portuguesa que, aliado às secas que assolaram as regiões pecuaristas do norte e nordeste, estimularam o estabelecimento de estâncias pecuaristas<sup>24</sup> e de charqueadas no Rio Grande do Sul, em um contexto de paz propício ao seu desenvolvimento:

Esses fatores estimularam o Rio Grande a aumentar com segurança a sua produção nesse curto período de tempo e a transformar-se numa das áreas de crescimento (medido em termos de importação e exportação per capital) mais rápido no império português, no período de 1780 a 1820, e determinaram, sobretudo, a definitiva integração da capitania com o centro e o norte do país. (QUEIROZ, 1987, p. 149)

As primeiras charqueadas rio-grandenses surgiram em fins do séc. XVIII e se constituíam em estabelecimentos de produção de carne seca salgada e de outros subprodutos de origem bovina como couros secos, sebo, graxa, cascos, chifres e crinas. Esta carne seca, denominada regionalmente de charque, tornou-se o alimento básico da escravaria em amplas regiões da América escravista, e a proliferação dos estabelecimentos charqueadores a partir de fins do século XVIII imprimiu uma significativa transformação no quadro econômico tradicional do Rio Grande do Sul, até então limitado à pequena agricultura e a prea do gado xucro disperso nos campos<sup>25</sup>. Essa intensificação do ritmo de produção vai aumentar a introdução da propriedade escrava na província, possibilitando que a região, ainda que não se

---

<sup>23</sup> Para uma revisão sobre as interpretações tradicionais que viam a fundação do Forte e da Vila de Rio Grande unicamente como “uma alternativa à impossibilidade de tomar Montevideu ou um ponto de apoio à Colônia do Sacramento, ver Queiroz (1987), especialmente seu capítulo primeiro, onde a autora busca demonstrar também o papel das pretensões lusitanas nas terras meridionais do Rio Grande do Sul e como esta área relacionava-se à dinâmica colonial portuguesa.

<sup>24</sup> As primeiras estâncias sul-rio-grandenses, surgidas em função do agrupamento do gado livre disperso (o chamado gado “xucro”), assumiram também a função de criação pecuarista, desenvolvendo-se de forma articulada ao processo de efetiva ocupação territorial mediante a distribuição da propriedade da terra via concessão de sesmarias. Sobre o processo de ocupação fundiária da região, ver Kliemann (1986) e Zarth (2002).

<sup>25</sup> Xucro: expressão que significa selvagem, não domesticado, bravo. Evidentemente não se tratava de animal nativo das Américas, mas sim introduzido pelos europeus. Segundo Maestri Filho (1984, p. 29), este gado “teria duas origens. Por um lado, seria originário dos animais dispersos durante o rápido recuo das reduções diante dos escravizadores vicentinos (1635-1641); por outro, dos animais introduzidos pelos espanhóis, nos primeiros anos do séc. XVII, na ilha do Vascaíno (...)”.

caracterizasse enquanto uma economia agroexportadora, necessitasse de grandes contingentes de trabalhadores cativos.

Os estabelecimentos charqueadores se situavam preferencialmente nas margens de cursos d'água, já que esta proximidade propiciava tanto o despejo de dejetos oriundos da produção (particularmente o sangue dos animais abatidos) como também de via de acesso para a importação de sal e de mão de obra cativa, bem como para a colocação dos seus produtos no mercado de exportação (GUTIERREZ, 2001, p. 221). A região de Pelotas, na época vinculada à Freguesia de Rio Grande, se configurou como a mais importante área do setor charqueador sul-rio-grandense, usufruindo de sua localização geográfica favorável tanto de áreas fornecedoras de gado como do vizinho porto de Rio Grande, para onde sua produção era transportada pelo Arroio Pelotas e Canal São Gonçalo, cruzando a Laguna dos Patos e então sendo exportada para mercados atlânticos diversos<sup>26</sup>.

**Figura 2 - Charqueada de Pelotas – Aquarela de J.B. Debret (1829)**



Fonte: Museu Castro Maya – IPHAN/MinC – MEA 0113

Ainda que outras regiões ao longo da Laguna dos Patos tenham conhecido estes tipos de estabelecimento, Pelotas os concentrou em maior número, tornando-se o centro mais dinâmico da economia sul-rio-grandense à época. No auge de sua produção, em meados do século XIX, chegou a agregar mais de trinta charqueadas contíguas situadas nas margens do Arroio Pelotas e no Canal São Gonçalo. Ester Gutierrez, em sua análise sobre a economia charqueadora escravista pelotense realizada a partir de inventários, constatou que o número de trabalhadores cativos nestes estabelecimentos oscilou entre 30 e 150 indivíduos, o que

<sup>26</sup> Nicolau Dreys, sobre a navegação no Arroio em função das charqueadas: “O *Pelotas*, o menor dos três rios principais [...] é certamente, o primeiro, considerado na sua importância comercial, importância que deve aos grandes estabelecimentos levantados sobre suas ribeiras; deste rio é que sai anualmente aquela imensa quantidade de carne, couro, e outros detritos animais, que atraem tantas riquezas metálicas para a província; neste rio pequeno navegam continuamente 50 a 60 embarcações, que saem e entram alternativamente, transportando os produtos da indústria local” (DREYS, 1961, p. 33.34).

correspondia a uma média de 84 escravos por proprietário (GUTIERREZ, 2001, p. 86, 91, 178).

A produção charqueadora adquiriu destacada importância para a economia regional a ponto de 1808 representar 44% do valor das exportações feitas pelo porto de Rio Grande, tendo atingido o índice de 63,2% em 1819 (OSÓRIO, 2007, p. 195).<sup>27</sup> Havia ainda uma considerável produção de trigo na província desenvolvida parte em unidades produtivas que conciliavam a criação bovina com a agricultura e parte em pequenas unidades de lavradores e que respondia a parcela importante das exportações sul-rio-grandenses via o porto de Rio Grande, porém sem nunca alcançar o patamar dos produtos derivados da pecuária<sup>28</sup>. Assim, como informado por Queiroz, o:

[...] desenvolvimento da Freguesia e da Vila do Rio Grande nas duas primeiras décadas do século XIX esteve, sem dúvida, vinculado estreitamente à expansão da região pelotense [...]. Prevalece, até o fim do período colonial, a centralização das atividades econômicas da Capitania em torno da pecuária e do charque, cujas transações comerciais eram centralizadas no porto e Vila do Rio Grande. (QUEIROZ, 1987, p. 156)

O que buscamos destacar é o fato de que, a partir deste contexto da década de 1780, o Rio Grande do Sul estabelece uma vinculação regular com os circuitos mercantis internos à América portuguesa, ocupando um papel importante como produtor e fornecedor de gêneros alimentícios (charque e trigo), bem como de couro e outros subprodutos da pecuária (chifres, graxa, sebo, crinas) para o mercado nacional e internacional (OSÓRIO, 2007, p. 185). Por volta do ano de 1805, este comércio do charque rio-grandense já estaria plenamente estabelecido e contando com um crescimento comercial garantido<sup>29</sup>. E a “abertura dos portos” brasileiros em 1808, ao franqueá-los ao comércio estrangeiro, estimulou a atividade comercial marítima em seus núcleos portuários costeiros, aumentando e diversificando a demanda por serviços portuários e o desenvolvimento de atividades urbanas correlatas (COSTA, 1987).

Este contexto instituiu uma nova fase na configuração da Vila de Rio Grande. Se nos anos iniciais da ocupação lusitana a localidade possuía basicamente uma função militar de

---

<sup>27</sup> Sobre as charqueadas pelotenses, ver ainda Maestri Filho (1984), Corsetti (1983), Assumpção (1995), Pessi (2012) e Vargas (2013).

<sup>28</sup> Sobre a produção de trigo, cabe apontar ter sido em grande medida desenvolvida em decorrência de um programa oficial de imigração de colonos açorianos, que receberam lotes de terra e sementes de trigo. A produção deste artigo foi importante até o início da década de 1820, quando entrou em decadência, possivelmente em decorrência de uma doença chamada vulgarmente de ferrugem (ZARTH, 2002, p. 200-201), de forma que nos mapas de exportação analisados por Berute (2011, p. 48) para o período 1837-1849 já não estavam mais presentes.

<sup>29</sup> Segundo Queiroz (1987, p. 149), a “terceira seca nordestina, de 1803 a 1810 vai firmar, definitivamente, a posição dos produtos da pecuária gaúcha no mercado nacional”.

garantia dos domínios meridionais à sua Coroa, no sentido de apoiar a sua política de avanço sobre a região platina, Rio Grande vai progressivamente se tornando um dos mais importantes entrepostos de comércio do Brasil mediante sua vinculação aos mercados do norte e centro do país, e mesmo ao mercado internacional, inaugurando uma nova etapa na economia local que se estenderia ao período imperial (QUEIROZ, 1987, p. 26). Foi, pois, a partir do contexto pós-1780 que o perfil mercantil da cidade vai se conformar, articulado à produção local. Tratava-se do início de uma fase de desenvolvimento progressivo das atividades portuárias de importação e exportação que marcaria o fim do período colonial e sua subsequente etapa imperial e da qual emergiu a Rio Grande comercial e portuária que focamos em nossa pesquisa<sup>30</sup>.

Se os produtos de origem animal – particularmente o charque – predominavam entre as mercadorias exportadas via o porto de Rio Grande, tal centralização da produção econômica regional na pecuária tornou o Rio Grande do Sul dependente do comércio de importação de uma gama ampla de produtos como o sal, açúcar, doces, café, bebidas, papéis, livros, tecidos, louças, azeite, especiarias, chapéus, fumo, ferragens, etc, além de escravos, situação que reforçava o vínculo portuário local com o mercado nacional e internacional e acentuava o papel economicamente estratégico do entreposto portuário rio-grandino. De forma que uma série de transações comerciais de importação e exportação eram centralizadas neste enclave portuário<sup>31</sup>.

Para além dos documentos relativos à movimentação portuária, os relatos dos viajantes que passaram pela cidade a partir de princípios do século XIX são demonstrativos da progressiva importância deste entreposto comercial. O comerciante inglês John Luccock, que esteve no Rio Grande do Sul em 1809, sinalizou que apesar da capital provincial ser Porto Alegre, a proximidade do oceano garantia a Rio Grande uma proeminência permanente. Seria nesta última que:

---

<sup>30</sup> Ainda que no período tido como de ocupação “militar” da povoação de Rio Grande já estivesse presente o interesse sobre o couro extraído do gado selvagem desta região e tenha ocorrido o estabelecimento de alguns povoadores com o propósito de se dedicar ao comércio (já em 1738 havia cerca de doze comerciantes vinculados ao Rio de Janeiro estabelecidos na diminuta povoação), o “sistema de trocas mantido entre o Rio Grande e o centro-norte do país, na realidade, visava apenas, em parte, o mercado interno da Capitania, estando voltado muito mais diretamente para o antigo, dependente e essencial mercado platino” (QUEIROZ, 1987, p. 63 e 150).

<sup>31</sup> O primeiro mapa (levantamento) a respeito do comércio marítimo do porto de Rio Grande que se tem conhecimento data de 1787, registrando transações que envolviam basicamente charque, couros e trigo (OSÓRIO, 2007, p. 183-185). Entre 1790 e 1815, por exemplo, “os produtos da pecuária respondem por setenta por cento do total de exportações da Capitania [...]. Os restantes trinta por cento de exportações gaúchas eram preenchidos por trigo, queijos, peixe salgado e ‘outros artigos de menor representação’.” (QUEIROZ, 1987, p. 149-150). Para uma análise da inserção das exportações do Rio Grande do Sul no circuito mercantil da América portuguesa nos séculos XVIII e XIX, ver Osório (2007) e Berute (2011). Alguns números sobre volume e tipos de produtos importados pelo porto de Rio Grande entre finais do século XVIII até a década de 1820 podem ser ainda obtidos em Chaves (1978, p. 141-170).

[...] todos os navios têm que entregar seus papéis, sendo que a maior parte deles raramente segue adiante. É aqui que os principais negociantes residem ou têm seus agentes estabelecidos; de tal maneira que ela pode ser considerada como o maior mercado do Brasil Meridional. (LUCCOCK, 1975, p. 116-117).

Ainda que a dimensão comercial da localidade tenha ao longo do século XIX se sobreposto ao papel militar predominante em sua origem, a região permaneceu inserida em um contexto de conflitos platinos por definição de fronteiras, de forma que a presença da Armada Imperial (Marinha de Guerra) continuou a ser marcante, particularmente nos contextos belicosos como a Guerra da Cisplatina (1825-1828), a Guerra Farroupilha (1835-1845) e a Guerra do Paraguai (1864-1870)<sup>32</sup>.

Esse quadro que justapõe a função de único enclave marítimo-comercial regional – com suas atividades portuárias de importação e exportação – a um contexto fronteiriço de militarização e a subsequente presença regular de navios da Armada Imperial caracterizou o perfil da cidade ao longo do século XIX. De forma que as considerações acima esboçadas visam explicitar a impossibilidade de entender Rio Grande sem considerar o papel do vínculo com a navegação no desenvolvimento da cidade e a significativa relação com as marinhas mercante e de guerra.

### 1.2 - A Marinha e a construção do estado imperial brasileiro:

O recorte temporal compreendido por nossa pesquisa (1835 a 1864) corresponde a uma etapa fundamental do processo de consolidação do Estado nacional brasileiro, englobando um período social e politicamente conturbado na história deste país recentemente independente, quando suas forças sociais lutaram pela consolidação de seus projetos políticos por vezes conflitantes, seja mediante a atuação das elites políticas na esfera institucional ou mesmo através da resistência cotidiana dos grupos marginalizados aos quais era imposto um lugar social nem sempre por eles desejado.

Uma das maneiras de abordar este processo é pela análise histórica das marinhas mercante e de guerra no país. Se considerarmos que nossa questão central, a cultura política

---

<sup>32</sup> No capítulo 2 apresentaremos dados referentes à presença de navios da Armada Imperial em águas sul-riograndenses. Para uma abordagem sobre a dimensão luso-platina da formação histórica do Rio Grande do Sul, ver Gutfreind (1998) e Neumann (1997).



maruja, não era somente direcionada contra a esfera mais direta da autoridade – aquela personificada nos comandos das embarcações – mas igualmente se contrapunha a determinados projetos de construção do estado nacional brasileiro e ao lugar neles reservado para a população pobre, tal perspectiva adquire sentido.

O fato é que o domínio do mar constituiu aspecto essencial nos processos de formação de diversos estados nacionais modernos. No caso do Brasil, com sua extensa costa marítima e sua ocupação litorânea caracterizada por uma sequência de comunidades dispersas, tal aspecto constituía para o estado nacional em formação no século XIX um fator fundamental na manutenção de sua unidade territorial, de suas fronteiras e de sua economia fortemente vinculada ao comércio náutico. É necessário, porém, estar atento para não proceder a uma análise que naturalize o papel da Armada como mantenedora da unidade nacional e defensora das fronteiras, de maneira a não abrir mão da percepção das tensões e contradições que seu processo de formação comportou e no qual diferentes agentes e projetos se enfrentaram<sup>33</sup>.

\* \* \*

A história de uma Marinha de Guerra propriamente brasileira teve início apenas com o processo de independência política do país frente a Portugal em 1822. Até então o conjunto das forças armadas presentes neste território eram portuguesas e sua atuação estava vinculada aos interesses de domínio da Coroa lusitana no Atlântico e proteção do seu comércio colonial. Com a transferência da família real portuguesa para o Brasil em 1808 as concepções relativas às fronteiras e à política externa que envolviam a posse colonial se viram fortalecidas, de maneira a estimular a organização defensiva litorânea, impulsionando a construção e o aparelhamento de embarcações de guerra, bem como as ofensivas militares contra regiões fronteiriças almejadas como a Banda Oriental.

É necessário, entretanto, ponderar as implicações do estabelecimento da família real no Brasil no que se refere à institucionalização da Marinha de Guerra. Ainda que no tocante à organização estatal tenham sido não só transplantadas instituições portuguesas como também criadas outras inteiramente novas, decorrendo disso uma melhor estruturação desta força armada nesta margem do Atlântico, tal processo não significou a criação de uma Marinha

---

<sup>33</sup> Para uma discussão sobre o papel das transformações ocorridas na sociedade brasileira sobre a estratégia militar do estado e na própria dinâmica interna da Armada, ocasionadas por processos como a independência, o período regencial, o domínio conservador e a Guerra do Paraguai, ver Arias Neto (2001, p. 15-20). O autor problematiza ainda algumas análises de viés glorificante quanto às funções da Armada Nacional frente ao conjunto do Estado Nacional, as quais tendem a naturalizar o papel desta instituição na promoção da integridade territorial do Império e na manutenção de seu equilíbrio político.

brasileira propriamente dita, já que a composição de seus corpos de oficiais e da baixa marinhagem permaneceu portuguesa e devedora de obediência à dinastia do país ibérico. Aos nascidos no Brasil era vetado o ingresso na marinhagem, e na academia de Marinha eram poucos os que obtinham aceite, o qual, quando ocorria, dependia do acionamento de mecanismos de apadrinhamento pessoal (ARIAS NETO, 2001, p. 21).

De forma que uma marinha de guerra propriamente brasileira surge apenas com a independência do país frente a Portugal em 1822, quando então se colocou o desafio da construção do estado nacional. O fato dessa emancipação, se comparada aos processos correlatos na América espanhola, ter se realizado sem grandes abalos e num espaço de tempo curto não significou a instauração de um processo de construção do estado nacional pacífico e isento de tensões. O Primeiro Reinado defrontou-se com um contexto de grande instabilidade política e social que em grande medida perpassou a Regência e o Segundo Reinado<sup>34</sup>.

Conflitos por definição de fronteiras (como o que envolveu a província Cisplatina em 1825), agitações emancipacionistas, revoltas de orientação descentralizadora e movimentos de caráter popular ou escravistas (Confederação do Equador em 1824 em Pernambuco, Cabanagem de 1835 a 1840 no Grão-Pará, Guerra Farroupilha de 1835 a 1845 no Rio Grande do Sul, Sabinada em 1837 na Bahia, Balaiada em 1838 no Maranhão, Revolta dos Malês de 1835 em Salvador) perpassaram os primeiros anos da independência, chegando até o Segundo Reinado. Seu enfrentamento constituía-se em desafio à consolidação da unidade nacional e ao regime monárquico. Tais conflitos são representativos da divisão entre as classes dirigentes decorrentes de disputas entre tendências federalistas e centralistas, liberais e conservadoras, republicanas e monarquistas, mas igualmente de uma insatisfação popular dirigida contra o lugar estrutural destinado aos grupos subalternos pelos arquitetos do novo estado nacional. Talvez o mais importante nestes movimentos fosse o fato de que eles “contaram com a participação de grupos sociais que até então haviam sido completamente marginalizados do processo político: lavradores sem terra, pobres urbanos, libertos, soldados e, em alguns casos, até mesmo escravos”. De forma que tais tensões podem ser vistas como expressão da “inquietude de classes e grupos sociais para os quais a Independência não parecia oferecer chances de vida melhor” (REIS, 2003, p. 44-45).

O contexto meridional do Brasil foi particularmente perpassado por tensões advindas da sua instabilidade territorial fronteiriça, pelas nacionalmente recorrentes suspeitas de insurreições cativas, bem como pela eclosão da Guerra dos Farrapos, movimento ocorrido

---

<sup>34</sup> Para um debate, sob diferentes perspectivas, sobre os projetos de estado e o papel da centralização e da autonomia entre as elites políticas regionais no período, ver Dolhnikoff (2005) e Martins (2007).

entre 1835 e 1845 quando parcela da elite econômica regional ligada ao setor pecuarista se revoltou contra o poder central reivindicando maior autonomia fiscal e política. Tal contenda acabou adquirindo um caráter separatista em 1836, com a proclamação de uma pretendida independência regional visando instituir uma república, situação que acabou por dividir a província em duas áreas de influência com seus respectivos comandos, uma ligada à Corte Imperial e outra ao movimento farrapo. Tal movimento acabou malogrando, tendo por desfecho um armistício em 1845 e a reincorporação das áreas rebeldes ao Império<sup>35</sup>.

Uma das faces deste movimento foi a ampla participação de subalternos como soldados, particularmente de escravizados, já que o exército rebelde desde o princípio recorreu ao braço cativo para a sua constituição. Sob a promessa de alforria ao final do conflito, centenas de escravizados foram arregimentados e desempenharam papel fundamental na força rebelde, chegando a corresponder em alguns momentos, estima-se, a cerca de metade deste contingente (LEITMAN, 1997). De forma que foi gerada uma situação em que muitos escravizados armados e militarizados circulavam pela província, tomando contato com os discursos políticos advindos da causa rebelde que falavam de liberdade, igualdade e humanidade<sup>36</sup>. A derrota farroupilha conduziu parcela destes escravos-soldados de volta à vida nas senzalas e ao convívio cotidiano com seus parceiros de trabalho, provavelmente passando a compartilhar suas experiências e novas leituras políticas sobre a liberdade.

Os anos de 1822 a 1840 colocaram em risco a unidade territorial do país e foram igualmente marcados por desacordos quando as linhas básicas de organização do poder estatal, o que se traduzia em disputas entre grupos liberais e conservadores quanto ao tema da centralização ou descentralização, ao grau de autonomia provincial, bem como no que se refere à organização das forças armadas. De maneira que não podemos pressupor ter existido entre as elites um projeto claro e consensual para o desenvolvimento do novo estado que surgia. Em seu conjunto, estas tensões e incertezas indicavam que o processo de Independência política frente à metrópole não havia assegurado a unidade do país. De forma que, do ponto de vista militar:

[...] a consolidação da independência dependeu da criação das forças de terra e de mar que deveriam atuar em conjunto para reprimir os movimentos

---

<sup>35</sup> Sobre quilombos e tentativas de insurreições escravas no Rio Grande do Sul, ver Piccolo (1992) e Maestri Filho (1996). Sobre a Guerra dos Farrapos, ver Ribeiro (2009) e Flores (1978).

<sup>36</sup> Estes escravos-soldados ficaram conhecidos posteriormente como lanceiros negros e são até hoje motivos de polêmica na historiografia regional devido o peso deste conflito na formulação de uma identidade idílica sobre o passado deste estado. Para um panorama historiográfico sobre os lanceiros negros na Guerra dos Farrapos (conhecida também como Revolução Farroupilha), ver Oliveira e Vallandro (2008).

separatistas das diversas províncias que formaram o Império. Neste sentido, a Marinha teve papel decisivo na manutenção da unidade territorial, identificada à independência política. (ARIAS NETO, 2001, p. 22)

Quanto à institucionalização da Marinha de Guerra brasileira, o período regencial merece destaque por ter testemunhado o início de um processo de reorganização que iria consolidar um novo perfil para a mesma, definindo o papel que desempenharia na consolidação do estado nacional. Cabe salientar que as forças armadas adentram o período como instituições vistas com suspeita pelo governo, particularmente no que se refere à constituição de suas bases, conformadas em grande medida por homens mal pagos, insatisfeitos, em sua maior parte estrangeiros ou nacionais recrutados à força, sujeitos a rigorosos sistemas disciplinares e propensos a se aliarem ao povo em possíveis rebeliões urbanas e populares. De forma que a meta do primeiro ministério da Regência de integrar as forças armadas como elementos constituintes de um projeto de estado teve que lidar com estes elementos de dispersão.

Mediante o Ministério da Marinha, o novo governo colocou em prática um projeto para a constituição de uma Armada Nacional, o qual foi levado a cabo pela ação inicial do mais importante Ministro da Marinha do período Regencial, Joaquim José Rodrigues Torres<sup>37</sup>. Tendo assumido ainda em 1831, Rodrigues Torres “imprimiu uma direção política que terminou por conduzir a importantes alterações na configuração da Armada Nacional ao final da Regência e início do Segundo Reinado”, implementando reformas no sentido de definir seu papel institucional para o Estado (ARIAS NETO, 2001, p.16 e 43). O conflito na Cisplatina havia mostrado aos políticos e estadistas que as forças de mar não tinham condições, naquele momento, de mover uma guerra externa, e tal situação ficava explicitada na fala do Ministro da Justiça Honório Hermeto Carneiro Leão, quando da votação ocorrida em sessão da Câmara sobre a fixação das forças navais para o ano de 1833. Segundo Leão, a necessidade de mais navios e marinheiros para a Marinha brasileira não decorria de sua situação externa, já que se reconhecia a impossibilidade de êxito na resistência pelo mar, mas relacionava-se com a situação nacional interna, de forma que para esta força armada era reservado o papel de evitar e reprimir rebeliões provinciais e defender a ordem política e

---

<sup>37</sup> Nascido em São João de Itaboraí em 1802, faleceu no Rio de Janeiro em 1872. Efetuou seus estudos em Coimbra, diplomando-se em ciências naturais e matemática. Filiado ao Partido Liberal, transfere-se para o Partido Conservador em 1837. Em 1854 foi agraciado com o título de Visconde de Itaboraí (1854). Foi igualmente Ministro da Fazenda, presidente do Banco do Brasil, conselheiro de Estado e senador de 1844 a 1872.

social do império contra ameaças à sua Constituição e ao chefe de governo<sup>38</sup>. Definia-se assim que o papel da Armada no processo de consolidação do estado imperial seria o de defesa do comércio marítimo e da soberania territorial e política do país, questões que sem seu conjunto relacionavam-se diretamente com a manutenção da unidade nacional.

No que se refere à composição das guarnições, o projeto consistia em buscar a criação de uma força regular mediante a sua nacionalização, militarização e implementação de mecanismos sistemáticos de recrutamento e disciplinamento. Ao se apertar “os laços que prendiam os recrutados à Armada, através da militarização do corpo de imperiais marinheiros e da formação das companhias e escolas de aprendizes” objetivava-se uma institucionalização dos corpos que propiciasse estabilidade às organizações militares. E a militarização das praças seria o mecanismo que propiciaria o controle e o disciplinamento de homens em sua maior parte recrutados e vistos como potencialmente perigosos (ARIAS NETO, 2001, p. 47-48 e 80).

Tais diretrizes, que visavam propiciar à Armada o pleno desempenho de seu papel frente a formação do estado imperial, foram aprofundadas a partir da década de 1840 com o regresso conservador e sua política de fortalecimento da autoridade central<sup>39</sup>. A partir de 1843 o litoral brasileiro foi dividido em três seções, cada qual constituindo uma estação naval onde haveria uma divisão de embarcações de guerra que deveria cruzar continuamente a costa do Império. Entre os seus objetivos estava o de aperfeiçoar o conhecimento do litoral, auxiliar no ensino e na prática náutica dos oficiais e das guarnições da Armada, bem como proteger e auxiliar o comércio marítimo nacional, combater o contrabando de gêneros diversos e o tráfico ilegal de africanos, além da manutenção da segurança, da ordem e da tranquilidade pública das regiões costeiras.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> A partir de citações da *Sessão da Câmara* de 29/05/1832. Referidas por Janotti (1990, 140-141 *apud* ARIAS NETO, 2001, p. 44).

<sup>39</sup> Conforme Arias Neto (2001, p. 71): “Entre 1841 e 1848, foram retomadas e postas em prática as ideias de reformas que vinham sendo formuladas sobre a Marinha desde a independência. Se a sucessão de gabinetes – praticamente um a cada ano – redundaram em eventuais interrupções dos programas adotados, o sentido geral das reformas foi o mesmo. Foi, porém, nos anos de 1848 a 1862, em que se sucederam os governos saquarema e os da conciliação conservadora, que se consolidou a organização da Armada Imperial.”

<sup>40</sup> Decreto nº 326, de 02 de outubro de 1843 que “*Estabelece tres Estações Navaes em toda a extensão da costa do Imperio, e dá outras providencias a respeito delas*”. Em seu Artigo 3º consta que: “1º - proteger e auxiliar o commercio e navegação nacional; 2º - obstar ao contrabando de generos de importação e exportação, e ao trafico illicito de Africanos; 3º - vigiar pela segurança dos habitantes da costa, defendendo-os das hostilidades de corsarios ou piratas, e auxiliando as Autoridades na sustentação da ordem e tranquillidade publica; 4º - dar aos Officiaes e equipagens dos navios a instrucção e exercicio necessarios para tornal-os peritos e destros, assim na manobra, evoluções e navegação, como no uso e manejo das differentes armas, de que se compõe a força maritima; 5º - fazer observações para determinar ou rectificar a posição geographica dos pontos da costa, ilhas, e baixos levantar plano dos portos, bahias, enseadas e ancoradouros; notar as sondas, correntes, marés e ventos dominantes; e fazer quaesquer outras observações tendentes ao aperfeiçoamento da navegação, e conhecimento da costa do Brasil”.

Em agosto de 1845 foram criadas as capitânicas dos portos nas províncias marítimas do Império, as quais estabeleciam mecanismos de auxílio e controle sobre a atividade marítima mercante. Ao seu responsável, que deveria ser um oficial superior da Armada, competia:

- 1º. A policia naval do Porto, e seus ancoradouros, na fôrma dos Regulamentos que organizar o Governo, e bem assim o melhoramento e conservação do mesmo Porto;
- 2º. A inspecção e administração dos Pharóes, Barcas de Soccorros, Balisas, Boias e Barcas de escavação;
- 3º. A matricula da gente do mar e das tripolações empregadas na navegação e trafico do Porto e das Costas, praticagem destas e das Barras.<sup>41</sup>

Menos de um mês depois, o governo imperial autorizava a criação do serviço de praticagem nos portos onde se julgasse necessário. Tal atividade consistia na prestação de auxílio às embarcações mercantes mediante serviço especializado de pilotagem em regiões portuárias que apresentassem perigos ao livre acesso oriundos de fatores com os ventos, as correntes marinhas, os canais irregulares, a visibilidade restrita, os bancos de areia, naufrágios submersos, etc<sup>42</sup>. Tratava-se de medidas de caráter administrativo que fortaleciam o controle estatal sobre a Armada e instituíram uma nova organização para as suas atividades vinculadas à defesa da ordem e do comércio marítimo nacional nas províncias.

---

<sup>41</sup> As Capitânicas dos Portos foram criadas nas províncias marítimas pelo Decreto Imperial n. 358 de 14/08/1845 e regulamentadas pelo Decreto Imperial n° 447, de 19 de maio de 1846. Ver: *Coleção de Leis do Império*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

<sup>42</sup> Decreto Imperial n. 363, de 04 de setembro de 1845. Ver: *Coleção de Leis do Império*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

**Figura 3 - Barco sinaleiro empregado no Canal da Barra de Rio Grande - Aquarela de William Lloyd (1822-1905).**



Fonte: Furrer (1993, p. 253)

Mas cabe ainda destacar o último ponto acima citado sobre as atribuições das capitânicas dos portos, pois o mesmo demonstra de forma mais explícita como as marinhas de guerra e mercante estavam sendo pensadas de forma articulada nos projetos das elites dirigentes de então. Ao instituir que todos os indivíduos nacionais empregados na vida do mar deveriam se matricular perante um estabelecimento controlado pela Marinha de Guerra – o que incluía não só marinheiros mercantes livres, mas também os escravizados e os pescadores, calafates e carpinteiros navais –, o decreto de criação das capitânicas buscava a constituição de um registro geral dos trabalhadores envolvidos com as lides marítimas e fluviais no Brasil. Depois de matriculados, todos estes teriam de se apresentar mensalmente no estabelecimento da Capitânicas dos Portos mais próximo de onde estivesse afim de receber visto em seus registros. De maneira que a obrigatoriedade da matrícula tinha por função primordial conhecer o grupo profissional em questão para depois recrutá-lo a contento (SILVA, 2001, p. 214-215), e de fato a marinha mercante e as comunidades pesqueiras eram

vistas como os “viveiros” naturais de onde a Armada poderia obter trabalhadores profissionalmente capacitados e em abundância para suas embarcações.

Porém, se vislumbramos seus momentos iniciais, veremos que a Armada Imperial brasileira nasceu sob o signo da precariedade. Primeiramente, no que se refere ao número e qualidade dos navios e dos armamentos. Sua primeira esquadra foi constituída no imediato pós-independência mediante confisco de embarcações portuguesas no Rio de Janeiro e a aquisição de novas unidades teve que contar com o recurso de subscrição popular, constituindo-se assim num conjunto de navios improvisados, em mau estado e com necessidade de reparos e armamento. Mas tal precariedade era advinda igualmente de problemas decorrentes da composição de seus quadros. A suspeita de falta de comprometimento do oficialato herdado do período colonial com o novo Estado Imperial constituía um problema, de maneira que chegou mesmo a ser criada em 05/12/1822 uma “comissão para verificar a conduta e adesão à causa da independência do militares portugueses da Marinha, residentes no Brasil naquele momento” (ARIAS NETO, 2001. p. 23-24). A alternativa encontrada pelos novos governantes brasileiros no imediato pós-independência foi a contratação de oficiais ingleses – com destaque para o lorde Alexander T. Cochrane – para a coordenação das operações com a esquadra em formação.

De forma correlata, a insuficiência de pessoal para compor os quadros da baixa marinhagem militar gerou a necessidade do recrutamento forçado de grandes contingentes de homens livres pobres, excluídos e expropriados, chegando mesmo o governo a aceitar momentaneamente escravos como marinheiros e grumetes, além da contratação de marinheiros estrangeiros, conforme será aprofundado no capítulo 3<sup>43</sup>. Foi a partir deste quadro de precariedade técnica e defasagem numérica de sua esquadra e de seu pessoal que a Marinha de Guerra brasileira enfrentou os desafios iniciais do processo de consolidação do novo estado nacional, lidando com demandas como os movimentos de resistência à independência, uma série de movimentos provinciais que ameaçavam a manutenção de sua unidade territorial, o risco de levantes populares exitosos e a necessidade de defesa de suas fronteiras e de sua atividade comercial marítima.

---

<sup>43</sup> Conforme nota de Arias Neto (2001, p. 23): “Através da decisão de 25 de fevereiro de 1823, o governo imperial ordenava a admissão na Armada, como marinheiros e grumetes, os escravos oferecidos pelos seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações e, em julho do ano seguinte, mandava que o intendente de Marinha comprasse escravos que houvessem adquirido no exercício marítimo a necessária aptidão para servirem de grumetes no serviço dos navios de guerra”. Sobre o peso dos estrangeiros na composição das guarnições da Armada imperial brasileira ver Jeha (2011), que em seu estudo sobre a composição das guarnições dos navios de maior tripulação entre as décadas de 1820 e 1850 verificou ter somente na década de 1840 que o número de marinheiros nascidos no Brasil superou o de estrangeiros.



De maneira que o nascimento do estado nacional brasileiro instituiu uma contradição básica no seio da Armada que perpassou a maior parte do período imperial. Ao mesmo tempo em que buscava constituí-la como uma instituição forte, coesa e comprometida com os objetivos de defesa do comércio, da soberania e com a estabilização social e política do país, a Armada dependia para a composição de seu pessoal de marinhagem do engajamento de estrangeiros e do recrutamento de nacionais livres pobres, homens socialmente desprestigiados, vistos com desconfiança e como potencialmente perigosos, além do mais em grande medida distantes de qualquer profissionalização. Indivíduos que bem poderiam ser originários de grupos sociais sobre os quais a Armada viria a ser chamada a reprimir.

Neste sentido, um paralelo analítico com a marinha mercante é possível, já que a necessidade que esta demandava de um marujo subordinado à autoridade constituía igualmente uma questão de Estado, já que do êxito das atividades mercantis embarcadas dependia não só o lucro dos proprietários dos navios e de seus capitães, mas também a prosperidade econômica nacional. Mas a dependência do trabalhador escravizado para a conformação de suas tripulações – como veremos adiante – acabava por inserir um componente perigoso a tais intentos e que em certa medida se aproximava dos problemas representados pelo recrutamento na Armada, visto que ambas as situações inseriam o componente da compulsoriedade nas relações de trabalho embarcadas. De maneira que o êxito em criar trabalhadores do mar e mantê-los alinhados aos interesses das marinhas de guerra e mercante, ao mesmo tempo em que constituía um fator fundamental nos projetos de consolidação do estado nacional, instaurava na sua própria origem um elemento da contradição. Tal contradição traduzia-se em uma situação na qual o indivíduo que era chamado a executar um papel fundamental para a manutenção da unidade do estado e em sua economia no papel de marinheiro era, ao mesmo tempo, visto como inimigo interno a ser disciplinado e controlado.

Discutiremos nos capítulos seguintes como estes grupos de trabalhadores eram constituídos e os métodos de disciplinamento e punição a que estavam sujeitos no sentido de dimensionar de que maneira o estado e o mercado de trabalho com eles se relacionavam e de que forma isso incidia na conformação das práticas culturais próprias ao grupo. Coube agora apenas situar que a percepção dos governos pós-independência quanto a necessidade de barrar os elementos de desagregação presentes na sociedade incluía não apenas os problemas advindos de movimentos de orientação descentralizadora e as ameaças às fronteiras, mas também os projetos de vida e os descontentamentos e reivindicações dos grupos subalternos que compunham as guarnições das marinhas mercante e de guerra. Eram tensões e

contradições que perpassaram a construção do estado nacional brasileiro, de maneira que discutir a cultura política maruja exige percebê-las enquanto um aspecto constituinte desse processo. Perceber o Estado como um dos diferentes agentes envolvidos no processo de construção nacional permite que se relacione a cultura maruja com o seu contexto mais amplo de tensões políticas, percebendo-a como direcionada não apenas contra as esferas mais diretas da autoridade, personificada nos comandos das embarcações, mas igualmente aos projetos de construção de estado nacional e ao respectivo lugar estrutural neles reservado para os subalternos.

### 1.3- Os circuitos comerciais náuticos em Rio Grande:

Neste tópico analisaremos o papel da marinha mercante na dinâmica portuária rio-grandina no período estudado, dimensionando os dados relativos aos seus três ramos de navegação (longo curso, cabotagem e interna à província) e a articulação da localidade a circuitos comerciais náuticos regionais, nacionais e internacionais. Tal discussão possibilitará explicitar a inserção do porto de Rio Grande nas dinâmicas econômicas e sociais do mundo atlântico a partir das quais visualizamos nossos personagens.

Dados administrativos e comerciais sobre a movimentação de entrada e saída de embarcações pela Barra de Rio Grande possibilitam a identificação e a análise das rotas náuticas e dos circuitos comerciais mais recorrentes a este porto. E, a partir da apreensão destes destinos costumeiros das embarcações, pode-se verificar sua lógica de circulação e o seu ordenamento espacial no período estudado, possibilitando que se dimensione os vínculos e os nexos portuários constituídos.

Por ser o único porto marítimo da província, o porto de Rio Grande constituía passagem obrigatória de embarcações nacionais e estrangeiras que entravam e saíam da Barra da Laguna dos Patos transportando mercadorias e passageiros. O papel de intermediário no comércio de exportação e importação o inseria em circuitos amplos da navegação de cabotagem, da navegação interna e de longo curso, de forma que este porto se converteu numa referência na navegação comercial brasileira e atlântica.

Os dados comerciais portuários disponíveis e referentes às décadas de 1840 e 1850 informam que o número de carregamentos realizados no porto de Rio Grande era significativamente superior ao da capital Porto Alegre, demonstrando a vantagem decorrente de sua localização privilegiada (KUNIOCK, 2001, p. 184-191). Os quadros do ano de 1857

atinentes à movimentação da navegação de cabotagem e de longo curso no Rio Grande do Sul, por exemplo, apresentam dados discriminados por porto, revelando que o de Rio Grande era o mais movimentado da província<sup>44</sup>. Mesmo os navios que se dirigiam para Porto Alegre eram obrigados a entregar seus papéis em Rio Grande, visto sua localização adjacente à Barra de acesso da Laguna dos Patos.

**Figura 4 - Cais de estacada em Rio Grande com duas grandes embarcações ancoradas e um rebocador de rodas - aquarela de William Lloyd (1822-1905)**



Fonte: Furrer (1993, p. 253).

A análise dos diferentes ramos de navegação que afluíam a Rio Grande (navegação interna ou tráfego dos portos, navegação de cabotagem e navegação de longo curso) pode nos auxiliar a captar as principais rotas e parceiros comerciais com os quais o porto de Rio Grande se relacionava, possibilitando pensar a sua inserção em circuitos sociais e culturais marítimos, de maneira que se justifique pensar a localidade como parte constituinte dos fluxos sociais e culturais do espaço atlântico e o papel fundamental dos marinheiros nestas dinâmicas.

---

<sup>44</sup> *Relatório do Presidente da Província do RS*, ano de 1858.

*A navegação de cabotagem no porto de Rio Grande:*

Os dados relativos à movimentação de entrada e saída de embarcações pela Barra de Rio Grande na primeira metade do século XIX são fontes valiosas para se explorar a inserção da localidade nos circuitos mercantis náuticos atlânticos. Apesar das dificuldades em lidar com estes dados devido as diversas lacunas e irregularidade de seus registros, eles apresentam tendências a respeito da movimentação portuária válidos para nosso dimensionamento.

Passamos agora a analisar a documentação relativa ao movimento de entrada e saída de embarcações pela Barra de Rio Grande. Utilizamos como base para uma primeira aproximação o levantamento da movimentação anual de embarcações nacionais e estrangeiras na Barra de Rio Grande entre os anos de 1803 e 1851 efetuada por Berute (2011, p. 56), onde consta o registro de 1258 embarcações, entre entradas e saídas. As identificações quanto a origem das embarcações fornecem o seguintes números:

**Tabela 1 - Embarcações entradas e saídas na Barra de Rio Grande (1803 a 1851)**

<b>ENTRADAS</b>			
<b>Nacionais</b>	<b>Estrangeiras</b>	<b>Não identificadas</b>	<b>Soma</b>
331 – 46,48%	115 – 16,15%	266 – 37,35%	712 - 100%
<b>SAÍDAS</b>			
<b>Nacionais</b>	<b>Estrangeiras</b>	<b>Não identificadas</b>	<b>Soma</b>
362 – 66,3%	114 – 20,87%	70 – 12,82%	546 - 100%

Fonte: AHRs, Fundo Autoridades Militares e Fundo Marinha (Praticagem da Barra), maços diversos<sup>45</sup>

Tais dados demonstram o predomínio de embarcações nacionais. Verifica-se que entre as 58 localidades arroladas como destino ou origem das embarcações registradas no porto de Rio Grande no período de 1803 a 1851, cerca de  $\frac{3}{4}$  diziam respeito ao comércio de cabotagem, o restante referindo-se ao comércio de longo curso. Do total de 712 embarcações entradas, 587 (82,3%) eram originárias de portos nacionais; e entre as 546 que saídas, 418 (76,7%) declararam seu destino como sendo outros portos do país. Revela-se, assim, a prevalência do comércio de cabotagem no porto de Rio Grande<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Reestruturamos a tabela elaborada por Berute (2011), apresentando dados gerais ao período sem os detalhar por ano como no original do autor.

<sup>46</sup> Berute (2011, p. 43) verificou a ampliação do comércio de cabotagem em Rio Grande nas primeiras décadas do XIX. Foi um período em que os contatos comerciais se intensificaram, propiciando a aproximação de diversas regiões litorâneas da América lusitana.

A restrição de nosso olhar apenas para a navegação de cabotagem possibilita desvelar quais as praças comerciais nacionais que se destacavam como as principais parceiras da província sulina. Os dados referentes a ano de 1858 revelam os seguintes números:

**Tabela 2 - Origem dos navios de cabotagem entrados no RS em 1858**

Procedência	Quantidade	Percentual
Rio de Janeiro	162	63,03%
Bahia	30	11,67%
Santa Catarina	29	11,28%
Pernambuco	26	10,11%
Paranaguá	5	1,94%
Cabo Frio	3	1,16%
Maceió	1	0,39%
Laguna	1	0,39%
<i>Total</i>	<i>257</i>	<i>100%</i>

Fonte: *Relatório do Presidente Província do RS*, ano de 1859, p. 71.

**Tabela 3 - Destino dos navios de cabotagem saídos do RS em 1858**

Destino	Quantidade	Percentual
Rio de Janeiro	112	46,66%
Pernambuco	96	40%
Santa Catarina	20	8,33%
Bahia	5	2,08%
Paranaguá	4	1,66%
Santos	1	0,41%
Assú	1	0,41%
Maceió	1	0,41%
<i>Total</i>	<i>240</i>	<i>100%</i>

Fonte: *Relatório do Presidente Província do RS*, ano de 1859, p. 71.

Apesar das variações percentuais que se podem observar em registros semelhantes relativos a outros anos, percebe-se uma estabilidade entre os principais portos parceiros, demonstrando assim a importância destes nexos comerciais – e diríamos também sociais. O Rio de Janeiro aparecia como o principal parceiro do comércio de importação e exportação da província do Rio Grande de São Pedro, juntamente com Pernambuco, Bahia e Santa Catarina<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> A predominância destes três parceiros comerciais era na realidade uma herança do período colonial, pois como Osório (2007, p. 183-223) observou, entre 1802 e 1821 as três primeiras concentravam a quase totalidade das exportações sul-rio-grandenses; sendo que do Rio de Janeiro partiram entre 67% e 76% dos produtos importados pelo Rio Grande do Sul.

Mediante a navegação de cabotagem, o porto de Rio Grande se constituiu também na principal porta de entrada para o abastecimento da mão de obra cativa na província. A região usufruía tanto das rotas internas do tráfico como da sua dimensão transatlântica, sendo que esta última se dava de forma indireta, a partir da intermediação de outros portos do Brasil, sem estabelecer relações diretas com o continente africano, se inserindo dessa forma no que é chamada de etapa doméstica do comércio de escravos. Gabriel Berute, em dissertação de mestrado que se constitui no mais consistente trabalho sobre o tráfico de escravos para o Rio Grande do Sul, analisa os números referentes aos portos fornecedores de escravos para a província no período colonial e princípios do imperial, verificando a dependência da região em relação ao porto do Rio de Janeiro no que se refere ao abastecimento de escravos. Para o período 1788-1802, cerca de 88% dos cativos provinham da cidade carioca; seguidos por Bahia (6%), Santa Catarina (4%) e Pernambuco (2%). Já para o período de 1841-1842 o autor contabilizou 122 carregamentos de escravos, sendo 58,2% deles originários do Rio de Janeiro, 22,1% da Bahia e 7,4% de Pernambuco (BERUTE, 2006, p.67-69; 2011, p. 67-68). De forma que o porto do Rio de Janeiro se constituiu como o maior abastecedor do tráfico interno de escravos para o Rio Grande do Sul. A importância do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco no abastecimento de cativos para a província sulina correspondia, na realidade, à mesma ordem de importância que tais regiões tinham no seu comércio de importação e exportação de gêneros diversos.

Ainda que a predominância do Rio de Janeiro como intermediário no tráfico de escravos para o Rio Grande do Sul seja evidente, estudos diversos sugerem que o papel de portos como o de Salvador neste comércio tenha sido maior do que geralmente se supôs. Albertina Vasconcelos (2005), por exemplo, ao analisar o tráfico interno de escravos originário da Bahia constata que o sul do Brasil era destino regular de escravos que partiam de Salvador para abastecer outros portos nacionais<sup>48</sup>. Tal vinculação talvez explique a significativa comunidade africana ocidental (os “minas” ou “nagôs”) verificados por Jovani Scherer (2008) na cidade de Rio Grande<sup>49</sup>, já que o porto baiano centralizava o comércio de escravos com esta região do continente africano.

---

<sup>48</sup> Mediante o uso de *Passaportes e Guias* referentes ao período de 1800 a 1850, Vasconcelos verificou que dos 614 escravos que saíam da Bahia com destino ao Brasil Meridional, cinco tiveram com destino a província de Santa Catarina, 165 o Rio Grande do Sul (sem especificar qual a cidade), sete a cidade de Porto Alegre e 207 a cidade de Rio Grande. Conforme indicado pela autora, tal fonte encontra-se em: Arquivo do Estado da Bahia (APEB), Livros de Passaportes e Guias, 1800 a 1850.

<sup>49</sup> Segundo Scherer (2008, p. 112), o “aumento da participação de minas e nagôs em particular, e dos afro-ocidentais em geral na composição da população cativa africana, reforça a possibilidade já indicada por Osório e posteriormente avalizada por Berute, de que a importância da Bahia no comércio de cativos com a Província sulina era realmente maior do que se supunha”. Segundo Berute (2006, p. 75-76), a pesquisadora Helen Osório

Os vínculos com Pernambuco destacavam-se igualmente. Luiz Geraldo Silva (2001, p. 180) aponta que ao longo do século XIX, quando a “profusão da navegação interna tornou-se simplesmente espetacular”, as embarcações oriundas do Rio Grande do Sul carregadas de charque, farinha de trigo e peixe seco frequentemente aportavam em Recife. O autor informa igualmente que relatos contemporâneos atestavam a importância destes vínculos, como o registro efetuado por Henry Koster de que durante a guerra entre EUA e Inglaterra o Rio Grande do Sul teria suprido Recife com farinha de mandioca, a qual havia se tornado escassa nesta cidade (SILVA, 2001, p. 180).

De forma complementar à inserção do Rio Grande do Sul como fornecedor de gêneros primários ao mercado atlântico, a sua dependência frente ao fornecimento externo de gêneros de primeira necessidade (sal, fumo, bebidas, especiarias, bens manufaturados diversos) explicam estes índices elevados de vinculação com praças portuárias brasileiras de destaque. Devemos considerar, porém, que o processo conhecido como a “abertura dos portos” em 1808, a franquear os portos do Brasil ao comércio estrangeiro propiciou o estabelecimento de negócios diretamente com praças comerciais europeias e norte-americanas, amenizando dessa forma a dependência frente ao Rio de Janeiro e ampliando as vinculações portuárias (BERUTE, 2011). Este será foco do próximo tópico.

#### *A navegação de longo curso no porto de Rio Grande:*

Apesar da prevalência do comércio de cabotagem, observa-se igualmente a ocorrência de transações comerciais diretas de Rio Grande com importantes portos do Atlântico Norte como Nova York, Boston, Baltimore, Hamburgo, Marselha, Amsterdã e Liverpool. No ano de 1855, os países que mais figuraram na nacionalidade dos navios entrados foram em primeiro lugar a Inglaterra (perfazendo 25,43% das embarcações entradas), seguida pelos EUA (15,78), Dinamarca (11,4%), Suécia (7,9%), Portugal (7%) e França (7%), mas ainda contando com referências a embarcações da Alemanha e Espanha, entre outras nações. Os dados sobre a saída das embarcações do porto neste mesmo ano seguem padrão semelhante<sup>50</sup>.

---

já havia salientado que esta presença significativa de africanos ocidentais entre os escravizados que adentravam o Rio Grande do sul é sugestiva de que as rotas comerciais com a Bahia tenham sido mais importantes do que em geral se supõem.

<sup>50</sup> Fonte: *Relatório da Presidência da Província do RS*, ano de 1855 (*Relatório com que o vice-presidente Luiz Alves Leite de Oliveira Belo entregou a presidência da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul ao Exmo. Snr. Barão de Muritiba em 28 de setembro de 1855*. Porto Alegre, Typographia do Mercantil, 1855).

Destaque também para os vínculos com a região platina, particularmente Montevidéu. No ano de 1858, foi registrada a entrada de 176 navios estrangeiros na navegação de longo curso em Rio Grande, constando as seguintes procedências:

**Tabela 4 - Embarcações estrangeiras entradas no porto de Rio Grande em 1858**

Procedência	Número de navios entrados	Percentual
Uruguai (Montevidéu)	30	17,04%
Espanha	29	16,47%
Portugal	27	15,34%
Alemanha	23	13,07%
EUA	21	11,93%
Inglaterra	20	11,36%
Argentina (B.A)	13	7,39%
Bélgica	9	5,11%
África (Cabo Verde)	4	2,27%
<i>Total</i>	<i>176</i>	<i>100%</i>

Fonte: *Relatório do Presidente Província do RS*, ano de 1859, p. 71.<sup>51</sup>

Se agruparmos os países de procedência por continente, o resultado é o seguinte: 61,36% europeus, 24,43% sul-americanos, 11,93% norte-americanos e 2,27% africanos. E se utilizarmos o recorte do Atlântico Norte, chegamos ao total de 73,29% embarcações.

Devemos considerar ainda, para a devida apreciação das vinculações econômicas e sociais estabelecidas através da navegação, não somente a nacionalidade das embarcações de longo curso, mas também o fato delas estarem inseridas em rotas que incluíam aportagens em outras localidades que não só os países de origem ou destino. Embarcações americanas poderiam ter vindo do Caribe e ter como destino, após saírem de Rio Grande, algum dos diversos países europeus que se faziam presentes no comércio internacional, o que acaba por ocasionar um sub-registro no que se refere às conexões portuárias estabelecidas. Seja como for, fica evidente a vinculação com rotas internacionais diversas do espaço atlântico.

<sup>51</sup> Excluímos deste cálculo 10 navios que constam como arribados (que aportaram por problemas de tormenta ou outra necessidade de reparo ou reposição de víveres, mas que não tinham este porto como destino previsto) por não ter sido identificada a procedência.



*A navegação interna no porto de Rio Grande:*

A navegação interna, ou “navegação fluvial e tráfego de portos” como comumente era referida em documentos da época, era toda aquela realizada nas águas internas à província. Constituía etapa fundamental do circuito comercial regional, bem como do transporte de passageiros, articulando-se com a cabotagem e longo curso tanto nas atividades de exportação como nas de importação.

Tal navegação se beneficiava de um complexo de hidrovias constituídas por rios, arroios e extensas lagoas navegáveis que permitiam um fácil deslocamento náutico e beneficiavam o comércio, contribuindo para a constituição de circuitos que articulavam localidades desde o extremo sul da província via a Lagoa Mirim (Jaguarão, Chuí e Santa Vitória do Palmar), com outras ao longo da Laguna dos Patos (Camaquã, São Lourenço, Mostardas), até localidades na região central da província como São Leopoldo (Rio dos Sinos) e Porto Alegre<sup>52</sup>. Esta última, por sua vez:

[...] fazia a conexão do centro com o norte do Rio Grande de São Pedro. Santo Antônio da Patrulha, Aldeia dos Anjos e Viamão despachavam seus produtos até a cidade e retornavam com mercadorias disponíveis na capital. Pelas vias fluviais e lacustres chegava-se até Santo Amaro, Triunfo, Rio Pardo e Taquari. Por via terrestre, a partir de Rio Pardo (outro importante centro comercial), eram abastecidas as localidades de Cachoeira, Santa Maria, a fronteira oeste e Missões. (BERUTE, 2011, p. 15).

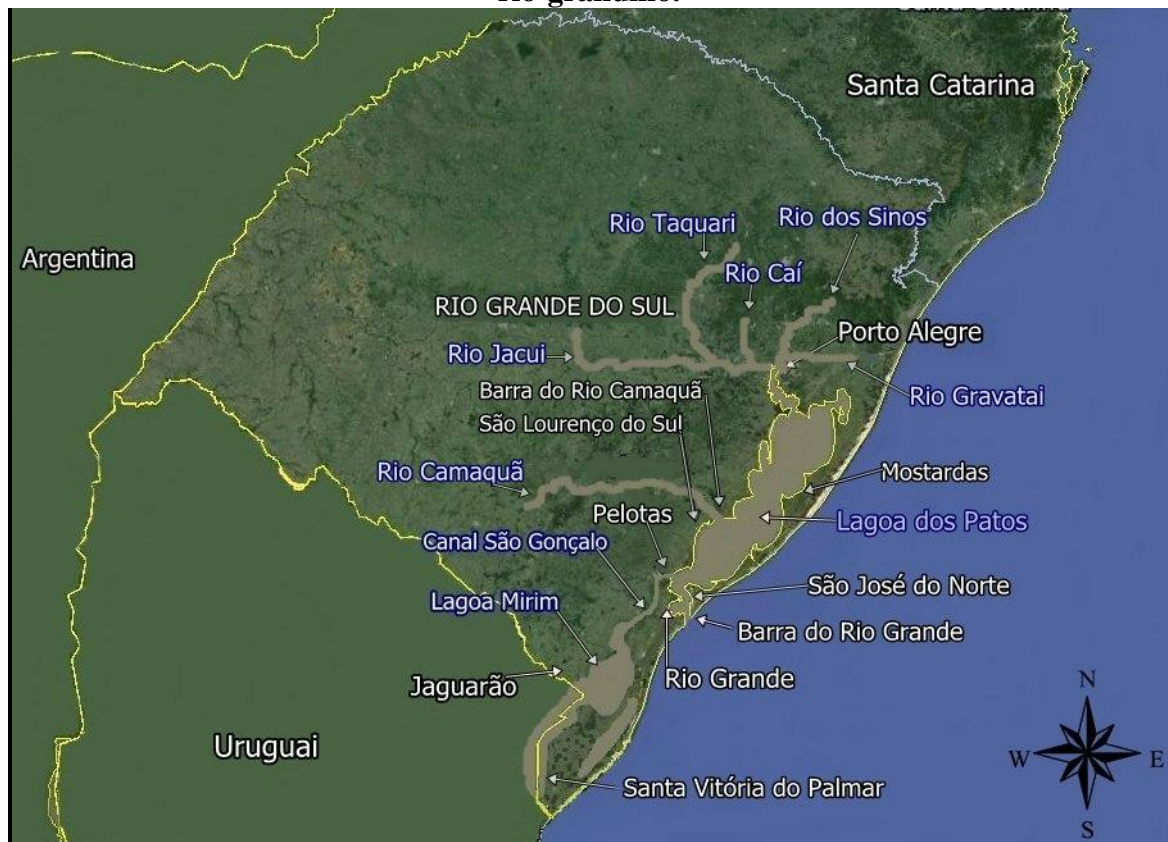
A Laguna dos Patos constituía, assim, um importante espaço de integração que tinha Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande como seus principais portos de convergência. Esta última, por se constituir em passagem obrigatória no acesso ao oceano e ao conseqüente escoamento da produção provincial, desempenhava um papel fundamental na intermediação das atividades de exportação e importação<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> O viajante N. Dreys teceu algumas considerações sobre o sistema hidroviário que articulava o porto de Rio Grande e a fronteira uruguaia, via a Lagoa Mirim e a cidade de Jaguarão. Segundo Dreys a “Lagoa Mirim estende-se ao sul do Rio Grande em um comprimento que os pilotos locais estimam geralmente em 53 léguas (349,8 km) até a ponta de São Miguel; sua largura, muito desigualmente repartida, varia entre 10 e menos de 2 léguas (66 e menos de 13,2 km) [...]”. A Lagoa comunica-se com o *Sangradouro* com o rio de S. Gonçalo, que vasa no Rio Grande [...]”. Fala ainda do canal de São Gonçalo entre Pelotas e Rio Grande e do Rio Cebolati na fronteira com o Uruguai. Sobre o Rio Camaquã, Dreys afirmou: “O Rio Camaquã é, depois do Jacuí, o maior tributário da Lagoa dos Patos; sua navegação é servida por iates; porém, não se estende à grande distância pelo interior, não havendo mesmo para isso maior necessidade; pois que os estabelecimentos de produtos, tais como plantações, charqueadas e fábricas de erva-mate, se acham por ora quase todos reunidos na circunvizinhança da embocadura” (DREYS, 1961, p. 32-33).

<sup>53</sup> Segundo Lauro Vianna (2007, p. 20) o “sistema hidroviário reunido nas duas lagoas [- a dos Patos e a Mirim -] tinha na segunda metade do século XIX uma extensão de cerca de 1400km, formando duas importantes linhas:

**Figura 5 - Mapa do Rio Grande do Sul, com destaque para o circuito hidroviário rio-grandino.**



Fonte: Editado a partir de imagem do Google Earth.

Para termos uma dimensão da importância deste ramo de navegação para o comércio provincial, apresentamos alguns dados comparativos quanto ao peso dos diferentes tipos de navegação em meados da década de 1850 informados por um Relatório do Presidente da Província. Ainda que o presidente da província pondere que estes números não são completos devido a dificuldade de se conhecer com exatidão os dados diversos relativos à marinha mercante, eles fornecem uma aproximação com o universo dos diferentes ramos de navegação aqui analisados:

---

uma ao norte da Província [...] pelo rio Jacuí e tributários do rio Guaíba. E outra ao sul, desde Jaguarão e Santa Vitória pela Lagoa Mirim”.

**Tabela 5 - Peso dos diferentes tipos de navegação no RS – meados da década de 1850.**

<b>Tipo de navegação</b>	<b>1855</b>	<b>1856</b>	<b>1857</b>
Embarcações da navegação longo curso	4	14	6
Embarcações da navegação cabotagem	238	247	259
Embarcações da navegação fluvial e tráfego dos portos	1000	1153	1345
Pescaria	193	206	331

Fonte: *Relatório do Presidente Província do RS*, 1858, p. 43.

Fica evidenciada a significativa superioridade numérica de embarcações vinculadas à navegação interna na província. Segundo o relato do viajante Nicolau Dreys, quando da sua estadia em Rio Grande entre os anos de 1825 e 1827, tal navegação era:

[...] feita por 100 a 120 iates de 30 a 70 toneladas; por estas embarcações é que os produtos do país são conduzidos ao porto do Rio Grande ou de Porto Alegre; pelas mesmas, os objetos de importação vão-se repartir (DREYS, 1961, p. 143).

De fato, os iates eram as embarcações mais utilizadas internamente para o escoamento da produção sul-rio-grandense. Eram embarcações de dois mastros e velas latinas, menores do que aquelas comumente utilizadas em alto mar (cabotagem e longo curso), se adequando assim às pequenas profundidades características dos sistemas hidroviários e lacustres sul-rio-grandenses, mas também comportando tonelagens consideráveis<sup>54</sup>. O transporte da produção charqueadora era particularmente tributário dos iates. Segundo Copstein (1993, p. 53-54):

A importância dos iates na vida regional adveio da expansão das charqueadas, cuja atividade foi essencial à economia rio-grandense. Posteriormente, o escoamento da produção de outras fontes de trabalho de [sic] região sul-provincial aumentaram-lhe o destaque.

Cerca da metade das charqueadas pelotenses do século XIX possuíam seus próprios iates e escravos especializados no ofício de marinheiro, mediante os quais transportavam sua produção diretamente para o porto de Rio Grande onde era comercializada e repassada para as embarcações de alto mar vinculadas ao comércio atlântico (GUTIERREZ, 2001, p. 133 e 179).

Dados referentes ao ano de 1863 possibilitam dimensionar o peso dos diferentes tipos de embarcações empregadas na navegação interna do Rio Grande do Sul:

<sup>54</sup> Quanto às características e especificidades dos tipos de embarcações referidos nesta tese, ver *Apêndice*, onde consta igualmente representações iconográficas de algumas delas.

**Tabela 6 - Tipos e quantidades das embarcações empregadas na navegação interna do RS - 1863**

<b>Tipo embarcação</b>	<b>Número</b>	<b>Percentual</b>
Canoas	985	58,66%
Iates	255	15,18%
Lanchas	230	13,69%
Botes	117	6,96%
Escaleres	36	2,14%
Barcas a vapor	16	0,95%
Caíques	12	0,71%
Cuters	8	0,47%
Barca de querena	5	0,29%
Catraias	3	0,17%
Lanchas de coberta	3	0,17%
Pranchas	3	0,17%
Escunas	2	0,11%
Barco	1	0,05%
Patacho	1	0,05%
<i>Total</i>	<i>1679</i>	<i>100%</i>

Fonte: *Relatório da Presidência da Província do RS*, ano de 1863, p. 37.

Para além de informar o peso dos iates na navegação interna, estes dados remetem também para uma dimensão da navegação local que se constituía na existência de uma diversidade de embarcações com capacidade de carga significativamente menor, tais como as canoas, as lanchas, os botes, os escaleres e os caíques. Estas eram empregadas no transporte ordinário de pessoas e mercadorias entre localidades adjacentes, ou ainda envolvidas na atividade da pesca. No caso de Rio Grande, estas embarcações compunham diariamente a paisagem do mundo do trabalho transportando gêneros agrícolas e lenha das ilhas para a cidade, fazendo fretes entre os portos São José do Norte e Rio Grande, auxiliando o embarque e o desembarque de mercadorias em grandes navios que não podiam atracar nos trapiches, etc. Eram geralmente manejadas por trabalhadores pobres que por vezes conciliavam tais atividades com a pesca, a pequena agricultura e outras atividades não embarcadas, e não era raro serem pilotadas por escravos. O crescimento do fluxo diário destas embarcações em Rio Grande fez com que em 1841 fosse designado o porto a leste do aterro da Câmara, bem como a praia entre ele e a Alfândega, como locais para a reunião dos botes a frete, canoas de

pescaria e outras embarcações empregadas no tráfego entre esta cidade e localidades da vizinhança<sup>55</sup>.

Cabe ainda referir a navegação comercial a vapor, inaugurada no Rio Grande do Sul em 1832 em decorrência de sociedade estabelecida entre os charqueadores Domingos José de Almeida, Antônio José Gonçalves Chaves, José Viena Vianna e o negociante Bernardino José Marques Canarim, os quais importaram dos Estados Unidos um motor e uma caldeira que deram origem à barca *Liberal*. Sua primeira viagem ocorreu entre Pelotas e Rio Grande, onde atuou no transporte de carga e passageiros<sup>56</sup>. Companhias de navegação exploravam linhas entre diversas outras localidades da província, englobando o Vale do Rio Pardo, o Vale do Rio Taquari, o Vale do Rio Caí, o Vale dos Sinos e o Rio Uruguai. Ao sul, a Laguna dos Patos e a Lagoa Mirim conheceram linhas regulares que faziam a ligação entre Rio Grande, Pelotas, Jaguarão e Porto Alegre. Em 1863 nove embarcações a vapor atuavam nestas últimas linhas, tendo feito o total de 440 viagens redondas (ida e volta), sendo 58 delas para a capital (transportando 1.764 passageiros e 280 toneladas de carga), 50 para Jaguarão (992 passageiros, sem cálculo dos fretes) e 332 para Pelotas (10.281 passageiros, também sem cálculo dos fretes), além de um número não quantificado de viagens para São José do Norte. Segundo o viajante Michael G. Mulhall (1974, p. 40), em princípios da década de 1870 existiam “três companhias de vapor na linha entre Rio Grande e Porto Alegre [...]”; duas entre Rio Grande e Montevidéu” além de dois vapores da *Lamport and Holt* efetuando uma linha mensal até o Rio de Janeiro<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> Em 09/01/1841 Juiz de Direito da Comarca de Rio Grande pediu artigos nas Posturas demarcando o local de embarque e desembarque destas embarcações, obtendo resposta da Comissão da Câmara Municipal em 18/01/1841 (Fontes: AHRS, Fundo Justiça, Maço 30; e AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 202A).

<sup>56</sup> Durante a Guerra dos Farrapos, em 1836, esta barca foi aprisionada pelas forças imperiais e passou a ser usada no transporte de tropas e como embarcação de guerra das forças legais. Ver: Franco (1978, p. 17); e *Revista do Primeiro Centenário de Pelotas*, n. 5, fev. 1912, p. 67. A introdução da navegação a vapor no Brasil data de 1818, mediante uma companhia de navegação criada na Bahia por decreto de D. João VI e que teve breve existência. Suas atividades foram retomadas em 1837 ocorreu a criação da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor (SAMPAIO, 2006, p. 36-49).

<sup>57</sup> *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1864, p. 73-74. Segundo o viajante Michael G. Mulhall, numerosos “vapores ligam Rio Grande a Pelotas, Porto Alegre, Jaguarão e outros portos das lagoas dos Patos e Mirim. O melhor deles é o ‘Guaíba’ [...], que foi construído no Clyde, para os srs. Proudfoot & Co., a grande casa inglesa com a qual o comércio e o progresso de Rio Grande estão identificados”. Ao falar a respeito dos vapores que navegavam no interior do Rio Grande do Sul, particularmente de sua experiência no trajeto entre Pelotas e Jaguarão, via Lagoa Mirim, afirmou ainda que os vapores eram “pequenos e sem conforto e as águas são quase sempre tão baixas, que se perdem vários dias encalhando e conseguindo sair dos bancos de areia” (MULHALL, 1974. p. 47 e 138). Michael George Mulhall visitou Rio Grande em novembro de 1871, publicando no ano de 1873, em Londres, o livro *O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs*, obra por nós consultada. Era jornalista e estatístico, nasceu em 29 de Setembro 1836 em Dublin, falecendo em 1900. Em 1858 foi a Buenos Aires para trabalhar com seu irmão Edward Thomas Mulhall, criador de ovelhas e grande proprietário. Em maio 1861, os dois irmãos lançaram *The Standard*, o primeiro jornal diário publicado em Inglês na América do Sul. Em 1869 publicou *The Handbook of the River Plate*, primeiro livro em inglês publicado na

\* \* \*

Este conjunto de dados acima apresentados, ao indicar a figura central exercida pelo porto na formação histórica e na dinâmica social de Rio Grande e sua inserção em circuitos náuticos regionais, nacionais e internacionais, possibilita que apreendamos tal localidade como componente do que entendemos como sistema portuário atlântico. Sobre o enfoque sistêmico na análise das dinâmicas portuárias, devemos considerar que:

[..] los puertos y ciudades portuarias están insertos en un sistema que desborda frecuentemente los límites regionales y nacionales. El enfoque sistémico es una herramienta que nos permite integrar aquellas entidades portuarias en un todo coherente y aprensible, con sus elementos, atributos y relaciones. (RAVINA, 2002, p. 291)

Tal perspectiva é fundamental para a nossa problematização, já que buscamos discutir a cultura política maruja como aspecto constituinte de relações de trabalho e poder estabelecidas em uma dimensão atlântica. Nos últimos anos a História Atlântica vem ganhando cada vez mais espaço nos debates sobre a formação do mundo moderno e contemporâneo a ponto de um dos seus estudiosos afirmar parecer sermos atualmente todos “atlantistas”, referindo-se à explosão de interesse neste espaço como dimensão de estudo entre historiadores das Américas do Norte e Sul, Caribe, África e Europa Ocidental (ARMITAGE, 2001, p. 11)<sup>58</sup>. De fato, os historiadores têm descoberto a bacia do Atlântico como uma unidade de análise integradora a ponto dela ser tomada cada vez mais como um princípio organizativo mediante o qual a história de quatro continentes pode ser investigada e relacionada (MANN, 2001; GAMES, 2006, p. 741)<sup>59</sup>.

---

Argentina, bem como *Progress of the World* (1880), *Balance Sheet of the World, 1873-1880* (1881) e *Dictionary of Statistics* (1883). Fonte: [http://www.irlandeses.org/dilab\\_mulhallmg.htm](http://www.irlandeses.org/dilab_mulhallmg.htm).

<sup>58</sup> As origens da perspectiva analítica atlântica remetem aos EUA de meados do século XX, mas foi a década de 1990 que assistiu sua ampla difusão a ponto da História Atlântica emergir como um ramo distinto, ou mesmo subcampo, dentro da profissão histórica (REDIKER e JIMÉNEZ, 2001, p. 01). Até então, a História Atlântica havia sido sub-analisada como objeto ou perspectiva de estudo, não havendo historiadores ou histórias declaradamente atlânticas, e teria sido justamente a partir deste momento que se pode visualizar o início de uma rápida explosão da temática, particularmente nos EUA, com criação de projetos de pesquisa, realização de eventos acadêmicos, publicações e premiações (ARMITAGE, 2002, p. 13; GAMES, 2006, p. 744-745).

<sup>59</sup> Esta discussão está presente no capítulo primeiro da importante obra de referência organizada por Michael J. Braddick e David Armitage (2002) sobre o Mundo Atlântico britânico entre os anos de 1500 e 1800. Armitage (2002, p. 11) afirma que o interesse no Atlântico é tão amplo a ponto de estar “começando até a dar forma ao estudo da literatura, economia e sociologia, sobre temas tão diversos como a representação teatral, o início da história da globalização e da sociologia da raça. No entanto, nenhum campo parece ter uma perspectiva atlântica com mais seriedade e entusiasmo que a história”. Todas as citações apresentadas em nossa tese referentes a esta

É importante, porém, questionar as especificidades das categorias *História Atlântica* e *Mundo Atlântico*, precavendo-nos de tomá-las como entidades dadas e que tudo abarcam, de maneira a problematizar as peculiaridades que marcam seu campo de discussão, sob o risco delas se esvaziarem enquanto recurso analítico. Uma forma de efetuar tal reflexão nos é dada mediante a análise de como o espaço atlântico tem sido estudado. Elemento central à perspectiva atlântica é a tomada do oceano como uma unidade de estudo e como espaço socialmente constituído e propiciador de nexos que por vezes ultrapassavam os limites e fronteiras políticas dos impérios e estados-nação, em contraposição à ideia que o via como espaço vazio e de divisão entre mundos distintos. Trata-se de uma perspectiva integrativa e relacional na medida em que privilegia as interações e comparações – ao invés de tomar continentes e países isoladamente –, explora semelhanças e convergências e destaca o fluxo e o movimento, permitindo que o Atlântico emergja como uma zona distinta e particular de análise caracterizada pela troca, intercâmbio, circulação e transmissão. Consequentemente, configura um instrumento contra a excessiva fragmentação analítica, auxiliando na conformação de perspectivas contextuais.

Ainda que exista uma amplitude de variações nas abordagens da História Atlântica, o oceano constitui elemento fundamental, embora não raras vezes histórias supostamente atlânticas acabem por conferir pouco destaque a este espaço, a ponto do mesmo muitas vezes constituir diminuta relevância em seus projetos (GAMES, 2006, p. 745-746). Tornando-se necessário distinguir entre histórias *ao redor* do Atlântico e histórias *do* Atlântico como forma de resgatar o papel fundamental do oceano neste campo de análise.

O espaço atlântico não pode ser meramente entendido como algo dado de antemão a partir do critério físico e de forma abstrata e externa aos processos históricos, sob o risco de percebê-lo “como espaço geográfico absoluto e não como um espaço histórico-social” (TOMIC, 2004, p. 223). Nesse sentido, a herança de F. Braudel (1984) sobre o papel do movimento humano na definição da região é esclarecedora e propicia pensar a incidência do social como elemento fundamental na definição do espaço, auxiliando a perceber a construção da região a partir da dinâmica histórica que a ela dá sentido, e não como se existisse independentemente destes contextos.

Esta noção de região como “lugar praticado”<sup>60</sup> permite à História Atlântica promover uma releitura sobre a maneira como as fronteiras nacionais foram tradicionalmente percebidas. Estudos sobre dimensões fluidas como a diáspora africana ou, no nosso caso específico a cultura marítima, ao promoverem centralidade ao fluxo de pessoas e ideias no espaço atlântico, têm demonstrado a impossibilidade de tomar as fronteiras políticas de forma rígida quando se trata de apreender a transmissão e reconstrução de elementos culturais e identitários (GAMES, 2006, p. 743)<sup>61</sup>. Frente ao que a perspectiva atlântica tem possibilitado alternativas narrativas para além do estado-nação, promovendo uma mudança significativa em leituras antes centradas unicamente na perspectiva colonial europeia<sup>62</sup>.

A crítica do eurocentrismo tem por fundo o reconhecimento da diversidade social, étnica e regional do Atlântico, o que acaba por trazer à tona a discussão sobre o nível de coesão e unidade deste espaço de análise. Neste sentido, as abordagens oscilam entre as que postulam a existência de um sistema atlântico integrado e integrador, e aquelas que afastam a possibilidade de se falar em um sistema único devido a falta de uniformidade e coerência de tal recorte espacial<sup>63</sup>. Aceitando que a História Atlântica é um campo de estudos que se baseia na ideia de que Américas, Europa e África constituíram um “sistema regional” (REDIKER e JIMÉNEZ, 2001, p. 1), a problematização parece girar em torno do grau de integração deste sistema<sup>64</sup>.

As considerações de Dale Tomich em seu artigo *O Atlântico como espaço histórico* fornecem o que nos parece ser uma alternativa satisfatória no elucidar deste impasse. Este autor propõe que o espaço atlântico seja entendido como integrante de uma região histórica da

---

<sup>60</sup> Vitor Wagner Oliveira, com base em Michel de Certeau, tece uma interessante diferenciação entre lugar e espaço que conflui a esta perspectiva aqui esboçada: “Diferente do lugar – ou seja, daquilo que é dado, do instantâneo, da ordem –, o espaço, conforme Michel de Certeau, é ‘de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que ai se desdobram’, ‘o espaço é um lugar praticado.’” (OLIVEIRA, 2009, p. 26 e 43). A obra a que Oliveira se refere é CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1994, vol.1, p. 220-221.

<sup>61</sup> A bibliografia sobre a diáspora negra no mundo atlântico tem crescido consideravelmente nas últimas décadas. Destacamos o clássico Mintz e Price (2003), além de Mann (2001), Mamigonian e Racine (2010), além da coletânea sobre a diáspora no Brasil organizada por Heywood (2008).

<sup>62</sup> Neste sentido, ver Smith (2006), que a partir da análise das obras de Bernard Bailyn, James Pritchard, Mary S. Bilder, Stephen J. Hornsby e Carla G. Pestana, lança algumas problematizações quanto as perspectivas de análise atlânticas centradas nos estados-nação europeus.

<sup>63</sup> Posicionamentos neste sentido podem ser encontrados, respectivamente, nos artigos de David Armitage e Alison Games. Para Armitage as conquistas europeias propiciaram a conexão de diversas subzonas atlânticas em um único sistema atlântico (ARMITAGE, 2002, p. 17), enquanto que para Games a tomada do Atlântico como uma unidade coerente é uma questão anacrônica, uma invenção posterior advinda da geografia histórica (GAMES, 2006, p. 742-743).

<sup>64</sup> Federica Morelly e Alejandro Gómez chegam a tomar os termos *sistema atlântico* e *mundo atlântico* como sinônimos, considerando a última nomenclatura uma forma rebatizada do primeiro termo (GÓMES e MORELLI, 2006, p. 02)



economia-mundo capitalista<sup>65</sup>. Sua unidade se daria justamente pelo pertencimento comum de suas subzonas a esta economia, a qual estaria na origem do Atlântico moderno e emprestaria sentido à sua existência. Tal perspectiva enfatiza a “inter-relação, a integração, e a dependência mútua das zonas geográficas do Atlântico marítimo”, consistindo esta matriz relacional o seu nível mais fundamental, contrapondo-se às abordagens que acabam por compartimentar o Atlântico em diversas unidades autônomas que não dialogam (TOMICH, 2004, p. 221-230).

O pertencimento comum a um processo mais amplo – a economia-mundo moderna – propiciaria os nexos de sentido entre estas diferentes unidades, na medida em que a incorporação do Atlântico foi condição para a criação desta economia-mundo, da mesma forma que “os processos da economia-mundo europeia construíram este espaço como uma região histórica distinta”. Dessa forma, o Atlântico pode ser percebido em suas particularidades geográficas e históricas sem, no entanto, isolá-lo do complexo mais amplo de relações do qual fazia parte (TOMICH, 2004, p. 224 e 230). E o mar, ao desempenhar um papel de articulação entre zonas interdependentes, deu origem a uma região distinta, fornecendo o “fundamento analítico para uma história atlântica” e permitindo pensar a unidade e a integração do espaço a partir de uma perspectiva processual que leva em conta sua dinâmica sócio-histórica de origem e desenvolvimento (TOMICH, 2004, p. 231).

Tal percepção do espaço atlântico é fundamental para nossa abordagem, já que as experiências dos personagens principais por nós analisados, os marinheiros, eram caracterizadas pelo movimento. Suas vidas, mesmo que visualizadas a partir do contexto rio-grandino, relacionavam-se com uma cultura e tradições de trabalho que, acreditamos, só adquirem nexo se inseridas em contextos de trabalho e de fluxo de ideias nem sempre restritos a fronteiras nacionais rigidamente estabelecidas, impossibilitando-nos de tratar a cidade de Rio Grande como uma delimitação espacial rígida no que se refere ao pertencimento dos indivíduos analisados. Mesmo que não foquemos o oceano em si, buscamos perceber as formas como uma área específica – Rio Grande – e como a cultura marítima nela presente eram definidas em suas relações com o espaço oceânico.

---

<sup>65</sup> Quanto à definição de economia mundo, Tomich, claramente influenciado pelas obras de Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein, afirma: “Concebe-se, aqui, a economia-mundo como uma construção teórico-histórica distinta, abrangente e unificada no espaço e no tempo. Deste ponto de vista, Estados, relações de produção, classes sociais, etnias não são concebidas como independentes nem da economia-mundo nem uma das outras. Antes, são tratados como partes constitutivas da economia-mundo. Cada relação particular, ou seja, cada subunidade possível é formada através de sua relação com as outras, e cada uma ocupa uma posição espaço-temporal distinta na totalidade das relações que compõem a economia-mundo” (TOMICH, 2004, p. 225).

Rio Grande configurará, assim, no foco de análise e porto seguro de nossa observação, mas a partir do qual nos permitiremos ousar em um olhar atlântico que tome as experiências conformadas por estes indivíduos também em alto mar e em outros portos. Considerando como válidas as propostas da História Atlântica, podemos pensar Rio Grande como um contexto histórico específico portador de singularidades decorrentes das suas conexões atlânticas e, conseqüentemente, como área sobre a qual incidiam movimentos oceânicos mais amplos. De maneira que a virtude de tal perspectiva reside na possibilidade de resistir a divisões artificiais entre histórias geralmente distinguidas umas das outras como internas ou externas, nacionais ou estrangeiras, terrestres ou marítimas. A constituição das experiências individuais e coletivas marujas pode ser pensada, assim, para além das rígidas fronteiras dos estados-nação, articulando-as à dimensão da circulação, do movimento e do fluxo de ideias e pessoas e relacionando-as a tradições de trabalho e cultura mais amplas.

#### 1.4. O mundo do trabalho na vila portuária de Rio Grande - economia e sociedade:

Neste momento reduziremos a escala de observação para focar alguns aspectos da dinâmica econômica e social da cidade de Rio Grande no século XIX para além dos aspectos mais gerais de sua formação abordados acima. Assim, cremos poder apreender o papel da dimensão náutica e comercial sobre as dinâmicas das relações locais e dessa forma fortalecer nosso argumento de que a localidade deve ser pensada enquanto uma cidade portuária tal como conceitualmente esboçado no início deste capítulo.

Nas primeiras décadas do século XIX, Rio Grande era ainda uma acanhada povoação com poucas e mal calçadas ruas e modestas edificações. O rápido e próspero advento da economia do charque havia surpreendido “a Vila do Rio Grande completamente arruinada, com suas casas de madeira e palha em processo de decomposição” (QUEIROZ, 1987, p. 151), decorrência de seu frágil estabelecimento e dos conflitos por sua posse frente à Coroa espanhola. Os relatos de viajantes que passaram por Rio Grande no início do século XIX dão conta de uma estrutura urbana que parecia não condizer com a importância comercial que a localidade ia adquirindo. Segundo o inglês John Luccock, que visitou a cidade em 1809, os seus prédios públicos “bem como as residências das personalidades mais eminentes da comunidade, por si só dificilmente mereceriam qualquer menção” (LUCCOCK, 1975, p. 117), evidenciando a decepção do narrador com a paisagem urbana que encontrou.

O impacto do novo momento econômico regional gerou, porém, um acelerado processo de crescimento do espaço urbano de Rio Grande, de forma que este foi se adequando progressivamente às novas demandas comerciais e, na década de 1820, já usufruía de uma melhor estrutura<sup>66</sup>. Para o francês Nicolau Dreys, que li residiu na década de 1820, a Vila de São Pedro do Rio Grande se apresentava:

[...] como uma criação excepcional da política e do comércio [...] pois [...] com suas casas suntuosas, seus ricos armazéns, seus cais regulares e seu porto retificado, pode agora concorrer com as mais notáveis cidades da América do Sul. (DREYS, 1961, p. 111)

Com o passar dos anos, algumas das antigas casas vão ceder lugar para edificações de “quatro a cinco andares, com as frentes decoradas com azulejos azuis e brancos”, como observado pelo irlandês Michael George Mulhall em princípios da década de 1871 (MULHALL, 1974, p. 46)<sup>67</sup>, mudanças que na realidade remetem a um processo de complexificação de toda uma estrutura desenvolvida para dar suporte à atividade comercial e portuária. O papel de praça mercantil se desdobrava, assim, no estabelecimento de uma série de atividades ligadas a estes setores, como casas comerciais estrangeiras e do Rio de Janeiro, consulados, armazéns comerciais de importação e exportação situados na zona portuária, trapiches para atracagem de embarcações, oferta de serviços ligados ao setor de construção e reparo de navios, estabelecimento de repartições estatais vinculadas às dinâmicas portuária e náutica (tais como a Alfândega, a Capitania dos Portos e a Companhia de Aprendizes Marinheiros), lojas especializadas em produtos náuticos, oferta de escravos-marinheiros, melhorias na estrutura dos trapiches e cais, etc.

---

<sup>66</sup> Por cidade ou espaço urbano tomamos aquelas localidades que cumprem os requisitos de serem “sede de considerables alomeraciones humanas, realizar funciones especificamente no ligadas diretamente com la economia agrária e implicando un certo grado de coordinación y mantener relaciones com outra serie de ciudades contribuyendo así a la constitución de uma red urbana dentro de um território más o menos amplio” (SHAW, 1997, p. 258).

<sup>67</sup> Ao Conde D’Eu igualmente chamou a atenção a presença de muitas “casas de azulejos”, quando da sua visita em 1865 (D’EU, 1936, p. 25-6)

**Figura 6 - Rua da Praia (atual Rua Marechal Floriano), esquina com o Beco do Carmo (atual Rua Benjamin Constante) em 1860.**



Fonte: Fototeca do Centro Municipal de Cultura de Rio Grande.

**Figura 7 - Rua do Arsenal (atual Rua Ewbank), esquina com Rua da Boa Vista (atual Rua Riachuelo) em 1870, às margens do porto de Rio Grande**



Fonte: Fototeca do Centro Municipal de Cultura de Rio Grande

**Figura 8 - Rua da Praia (atual Marechal Floriano) próximo da Alfândega em 1865**

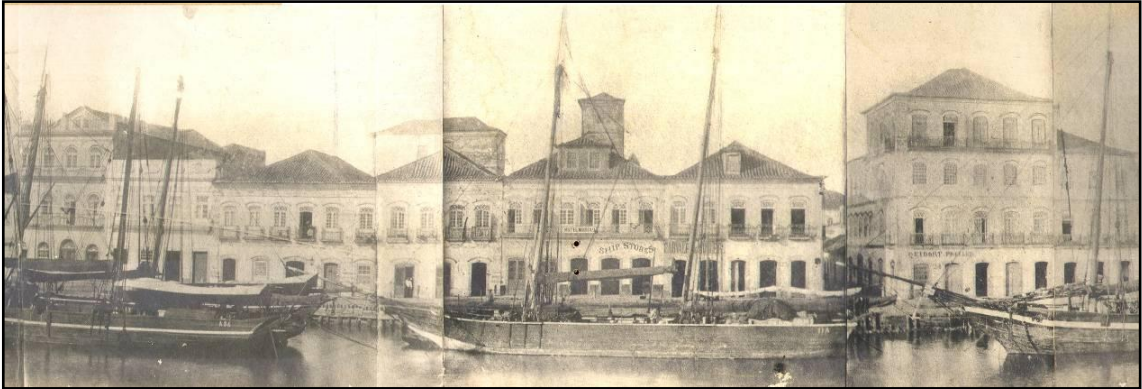


Fonte: Torres (2007)

Uma série de atividades comerciais e serviços subsidiários aos moradores e público sazonal marítimo podiam ser encontradas em suas ruas, tais como: lojas de fazendas, de molhados, de louças, de livros, de móveis, hotéis e casas de pasto, tabernas e boticas, escritórios diversos, relojarias, carpintarias, sapatarias, alfaiatarias, tipografias, ourivesarias, vidraçarias, etc. Segundo levantamento de 1848, dos seus cerca de treze mil habitantes, 848 estavam empregados no comércio e 460 eram oficiais (especialistas em ofício), totalizando 1308 indivíduos envolvidos com as “artes e ofícios” em Rio Grande. Havia ainda um pequeno número de estabelecimentos voltados à fabricação de produtos diversos, tais como cordas, velas, tijolos, telhas, chapéus, sabão, charutos, além de alguns curtumes, ferrarias e engenhos de serrar<sup>68</sup>.

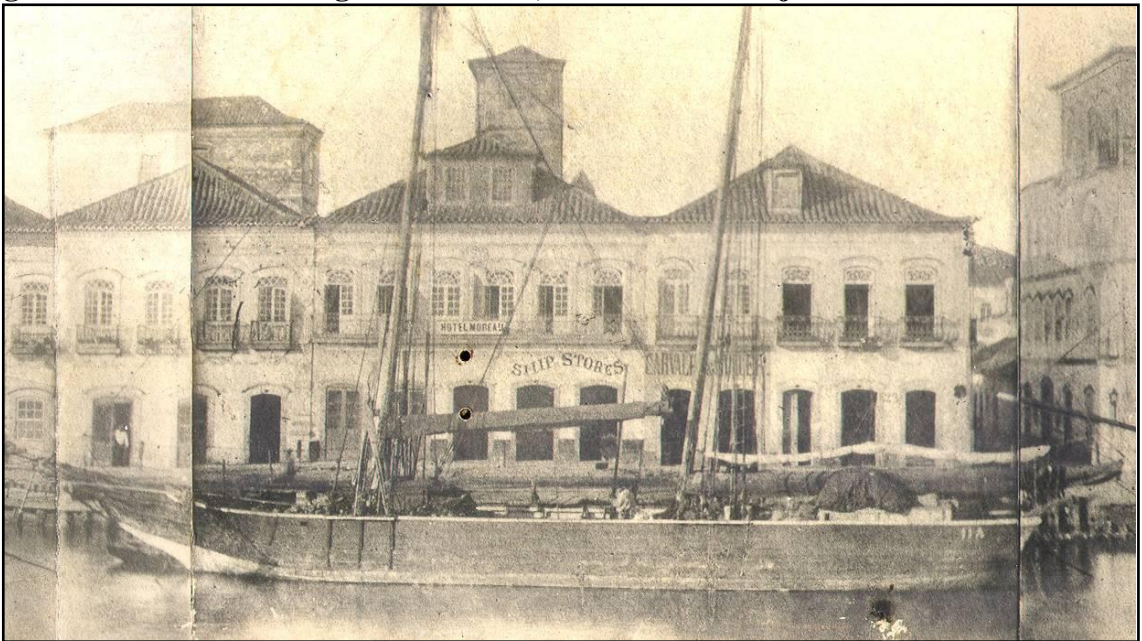
<sup>68</sup> Fonte: *Estatística geográfica e civil da Freguesia da cidade de Rio Grande*. Assinada por Miguel da Cunha Pereira (Fiscal do 1º. Distrito) em 31/07/1848 (Fonte: AHRS, Fundo Autoridades Municipais/Rio Grande, Maço 219A). Para mais números sobre serviços e atividades econômicas na sede do município de Rio Grande, ver: AHRS, Fundo Polícia, Maço 24, Rio Grande, “Mapa Estatístico - Breve notícia da cidade do Rio Grande do Sul, Província de São Pedro, organizado na delegacia, ano de 1842” (Casas de negócio e ofícios mecânicos existentes em Rio Grande em 1842). Ver também APMRG, Coleção da Câmara Municipal do Rio Grande, Caixa 115, Relatório enviado à Câmara municipal pelo fiscal do Primeiro Distrito (relação de casas de negócios do 1º. Distrito de Rio Grande em 1857). E ainda o *Relatório do Presidente da Província do RS*, ano de 1853, p. 72.

**Figura 9 - Face urbano-portuária de Rio Grande em 1865**



Fonte: Acervo digital LEPAN/FURG, original na Bibliotheca Rio Grandense. Obtido em Torres (2010)

**Figura 10- Detalhe da fotografia anterior, observando-se lojas voltadas ao setor náutico**



Fonte: Acervo digital LEPAN/FURG, original na Bibliotheca Rio Grandense. Obtido em Torres (2010)

Desenvolve-se igualmente, a partir de fins do século XVIII, uma elite comercial abastada ligada originalmente aos setores de produção do interior da Capitania ou provenientes da Colônia do Sacramento, Rio de Janeiro e Santa Catarina, sendo a maior parte portugueses, mas contando ainda com indivíduos provenientes da Espanha e Inglaterra (QUEIROZ, 1987, p. 156). A presença de casas comerciais estrangeiras e de representantes comerciais de negociantes do Rio de Janeiro em meados do século XIX era significativa, de forma que em 1865 o Conde D'Eu informava que:

A cidade do Rio Grande do Sul [...] tem muitas casas de comércio europeias, na maior parte alemãs. Os principais objetos de comércio são os couros e a carne-seca. As ruas principais, em que se vêem lojas elegantes, são três, todas paralelas à praia. Há muitas casas de azulejos, o que dá impressão de asseio e elegância. A rua mais importante apresenta hoje muitas bandeiras de consulados [...]. (D'EU, 1936, p. 25-26)

Na década de 1860, Rio Grande contava com três casas bancárias em funcionamento. Em 1859, foi fundada na cidade, por iniciativa do Barão de Mauá, uma agência bancária sucursal do seu *Banco Mauá* de Montevideú, cerca de três anos depois da fundação deste último<sup>69</sup>. Tal fato se relacionava com os vínculos mercantis atlânticos estabelecidos por Mauá e aos quais Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre se inseriam (KUNIOCK, 2001; 2005). Seus investimentos:

[...] estavam concentrados em dois grandes eixos: Rio de Janeiro – São Paulo; e Rio Grande do Sul, Uruguai e Províncias Argentinas. Havia filiais da casa bancária ou sociedades organizadas na Inglaterra e nos Estados Unidos, e correspondentes na França e em Portugal. Os agentes no exterior tinham a função de servirem de pontos de apoio para as operações realizadas nas agências da América do Sul. (KUNIOCK, 2001, p. 03)

A filial de Rio Grande somava-se, assim, a uma rede de agentes instalados em diferentes praças e que desempenhava papel fundamental nas operações cambiais e na remessa de papéis de compra e venda de mercadorias em circuitos comerciais nacionais e internacionais, de forma que o Banco Mauá em Rio Grande cumpria uma importante posição estratégica de apoio para as transações efetuadas entre Montevideú, Rio de Janeiro e Londres<sup>70</sup>. A instalação de casas bancárias nos principais centros comerciais do país nas décadas de 1850 e 1860 estava relacionada com as necessidades da atividade de exportação, que requeriam “o estabelecimento de contatos entre produtores e redes mercantis internacionais”, de forma que as referidas casas atuavam primordialmente na intermediação mercantil (KUNIOCK, 2005, p. 68-69).

<sup>69</sup> Tratava-se de Irineu Evangelista de Souza, Barão e depois Visconde de Mauá, negociante e banqueiro. No Brasil, Mauá atuava por meio do *Banco Mauá Mac Gregor & Cia*, fundado em 1854. A respeito da atuação do Barão de Mauá como banqueiro, ver Guimarães (1997).

<sup>70</sup> Kunioch (2005, p. 83) informa que em 1867, quando a rede de Mauá estava por atingir seu ponto máximo, encontrando-se “instalada em Manchester, Liverpool e Londres, na Inglaterra; Nova York, nos Estados Unidos; Paris, na França; Rio de Janeiro, Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Santos, Campinas e Belém do Pará, no Brasil; Montevideú, Salto, Paissandu, Mercedes, Cerro Largo, no Uruguai; e Buenos Aires, Rosário e Gualaguachú, na Argentina”.

Rio Grande se inseria nestes circuitos comerciais como fornecedor de charque para o abastecimento interno do país, bem como de outros derivados da pecuária que eram exportados principalmente para a Grã-Bretanha e os EUA. Ademais:

[...] o porto do Rio Grande servia de base para as transações com o Rio da Prata, e isso justificava o fato de grandes casas comerciais estrangeiras terem estabelecido seus agentes, que tinham função tanto de despachar e receber mercadorias como de remeter e pagar os papéis comerciais, que circulavam nas principais rotas de comércio e integravam o circuito financeiro internacional. (KUNIOCH, 2005, p. 75)

E é justamente nesta vinculação com circuitos mercantis nacionais e internacionais que se encontra a explicação para a presença de firmas comerciais estrangeiras, casas bancárias e representantes comerciais de importantes negociantes da Corte nesta praça mercantil meridional. A importância do segmento de homens de negócio na cidade é atestada ainda pela criação de dois importantes espaços de representação de seu corpo mercantil: a *Sociedade Promotora da Indústria Rio-Grandense*, fundada em 1832 e responsável pela publicação do periódico *O Propagador da Indústria Rio-Grandense*; e a fundação da *Associação Comercial do Rio Grande*, em 1844, cerca de catorze anos antes da sua congênere porto-alegrense (BERUTE, 2011, p. 46), o que talvez indique uma certa autonomia ou proeminência em relação aos demais grupos mercantis regionais, até mesmo frente aos sediados na capital provincial<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> A respeito destas entidades, ver Klafke (2006) e Munhoz (2003).



**Figura 11 - O porto de Rio Grande em 1852**

Fonte: Wendroth (1982).

Tais vínculos mercantis reforçam a imagem de Rio Grande como porto atlântico, particularmente como um dos mais ativos entrepostos fornecedores de carregamentos mercantis remetidos ao Rio de Janeiro, base para transações comerciais com a região platina e do Atlântico Sul com outras partes do mundo. Se considerarmos que uma cidade marítima se reconhece basicamente pela capacidade de sua atividade portuária em se erigir como princípio organizativo de seu complexo espacial em sua totalidade (SHAW, 1997, p. 266), tais evidências tornam-se importantes já que possibilitam dimensionar o papel do porto no ordenamento urbano, arquitetônico e social do enclave litorâneo considerado<sup>72</sup>.

Ainda que nossa pesquisa foque no espaço urbano de Rio Grande, uma breve caracterização da economia agropecuária do município se faz necessária já que as fronteiras entre urbano e rural não eram tão rígidas quanto o nosso olhar pode pressupor. Neste setor se destacava a predominância da atividade pecuária, ao que se somava uma pequena agricultura,

---

<sup>72</sup> Shaw (1997, p. 259) defende ainda a necessidade de se pensar a especificidade característica das cidades marítimas. Segundo o autor, cidades centradas preferencialmente no comércio marítimo, ou em outras atividades como a construção naval ou a pesca, acabam por ter o porto como espaço fundamental. Ademais, salienta que as atividades econômicas e administrativas próprias das cidades marítimas acabam por dotar de traços distintivos as suas estruturas sociais e institucionais das mesmas. Shaw afirma ainda que “la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida “como un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario” (SHAW, 1997, p. 266).

realizadas em seus distritos de Nossa Senhora das Necessidades do Povo Novo, Nossa Senhora da Conceição do Taim, Santa Vitória do Palmar, Mangueira, Carreiros e Ilha dos Marinheiros. Esta última localidade, situada nas cercanias da área portuária e urbana de Rio Grande, era responsável por boa parte do abastecimento de legumes, frutas e lenha, além de ser igualmente área de criação de gado. A atividade agrícola das áreas rurais de Rio Grande era caracterizada ainda por uma pequena produção de milho, feijão, trigo, cevada e arroz<sup>73</sup>. Charqueadas escravistas margeavam a Laguna dos Patos na área compreendida por sua municipalidade e, ainda que não atingisse o peso verificado por estes estabelecimentos em Pelotas, contribuía com o fornecimento do principal gênero de exportação deste porto<sup>74</sup>.

O crescimento econômico da cidade de Rio Grande ao longo do século XIX foi acompanhado de significativo incremento populacional. Se em 1814 sua população constava de 3.590 habitantes, em 1842 a cifra sobe para 6.638, multiplicando-se para 19.910 habitantes em 1858. Um crescimento bem mais acelerado do que o observado nos vinte e oito anos transcorridos entre 1814 e 1842, quando a cidade cresceu cerca de 3 mil habitantes. Mesmo considerando a dificuldade em lidar com dados populacionais e censitários do século XIX brasileiro devido a ausência de uma metodologia comum e a falhas no processo de recenseamento, estes índices sugerem uma taxa de crescimento significativa, inclusive superior à capital Porto Alegre, particularmente em meados do século. Quando comparados os dados populacionais de Rio Grande e Porto Alegre entre 1814 e 1858, constata-se que a população da primeira cresceu 3,1% no período, enquanto que para capital a taxa foi de 2,3% (BERUTE, 2011, p. 44)<sup>75</sup>. Abaixo apresentamos tabela com discriminação da população de Rio Grande em diferentes anos:

---

<sup>73</sup> Levantamentos sobre a produção de gêneros alimentícios agrícolas nos distritos rurais de Rio Grande podem ser encontrados em diversos fundos documentais, como por exemplo: APMRG, Fundo Câmara Municipal. Caixa 237 (anos de 1857-58); e AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 219A (ano de 1868). Sobre o número de estâncias pecuaristas e seu volume de criação, ver: AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 215A (ano de 1858); e AHRS, Fundo Polícia, Maço 50 (ano de 1856).

<sup>74</sup> Em 1849 o município de Rio Grande, em toda sua extensão e distritos, possuía 18 charqueadas. Documento datado de 11/04/1849 remetido pela Câmara Municipal de Rio Grande em resposta à circular da Presidência da Província de 24 de janeiro em que solicitava informações sobre o município (Fonte: AHRS, Fundo Autoridades Municipais/Rio Grande, Maço 213A). A charqueada mais próxima do núcleo urbano parece ter sido a de Antônio Martins Freitas, localizada no distrito dos Carreiros, às margens da Laguna dos Patos, conforme informado em seu inventário aberto em 1864 e onde constavam dois iates e 69 escravos, sendo seis deles marinheiros (APERS, 1º Cartório Orfãos e Ausentes, auto 808, m.38, ano 1864, Inventariado: Antônio Martins Freitas). Outros estabelecimentos se situavam nas margens da Laguna dos Patos e de rios dela tributários, em distritos mais distantes do centro urbano. Para uma análise da charqueada de Antônio Martins Freitas, ver Kuniochi, Molet e Thiesen (2011).

<sup>75</sup> Outros autores apresentam igualmente dados sobre o crescimento populacional da cidade. Segundo Monastério (2005, p. 15) os “dois principais núcleos populacionais ligados ao setor charqueador, Pelotas e Rio Grande tiveram um crescimento de 754% e 884% entre 1814 e 1860 enquanto a população total do RS cresceu 286%”. Sobre o ritmo de crescimento da cidade, Scherer (2008, p. 23-24) afirma que “As fontes que descrevem como era formada a população de Rio Grande, desenham um quadro de intenso crescimento populacional da

**Tabela 7 - População livre e escrava de Rio Grande, século XIX**

Ano	Livres		Escravos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº
1780	1825	75,38	596	24,61%	2421
1814	2245	62,53	1119	31,17	3590
1819	2855	61,73	1770	38,27	4625
1842	3866	58,24	2772	41,76	6638
1858	15541	78,02	4369	21,98	19910
1872	16605	79,5	4282	20,50	20887

Fonte: Scherer (2008, p. 25), a partir de fontes e autores diversos<sup>76</sup>.

O trabalho cativo era peça fundamental do mundo do trabalho em Rio Grande. Ainda que na etapa inicial da ocupação lusitana de Rio Grande (1750 a 1763) os dados sugiram uma disseminação da propriedade escrava não muito expressiva<sup>77</sup>, constituindo um quadro distante dos “níveis de expansão do sistema escravista registrados em vilas com idêntica condição de capital e porto marítimo das regiões de colonização mais antigas do país”, em pouco tempo a situação se modificou. Já em 1780, Rio Grande contava com 24,61% de habitantes escravizados, frente uma população total de 2421 indivíduos (QUEIROZ, 1987, p. 103 e 153). E em 1842 o número de habitantes escravizados chegou a representar 41,76% do total de sua população, distribuídos em atividades urbanas e rurais, constituindo o índice mais elevado de que se tem conhecimento para esta localidade.

No capítulo 2 demonstraremos que os afrodescendentes livres e escravizados desempenharam um papel fundamental não só em atividades urbanas e rurais, mas também naquelas diretamente ligadas ao ramo náutico. Por ora cabe apenas apontar dados gerais sobre a presença escrava em Rio Grande, de forma a dimensionar o papel fundamental que desempenhavam no mundo do trabalho portuário<sup>78</sup>. Tais números nos permitem aproximações

---

cidade até 1858, tanto da população livre como da escrava. A partir daquele momento, vê-se a população escrava decrescer e a livre crescer relativamente pouco, ou pelo menos de uma forma mais lenta do que anteriormente”. Este autor efetua ainda uma rigorosa análise crítica sobre os censos e mapas populacionais disponíveis sobre esta cidade, informando que se tratavam de fontes de origens diversas e que por isso apresentam dados não homogêneos.

<sup>76</sup> Tabela originalmente organizada por Scherer (2008, p. 25), a partir fontes e autores diversas. Inserimos apenas os dados referentes ao ano de 1780, com base em Queiroz (1987, p. 153).

<sup>77</sup> Queiroz (1987, p. 95-103) sugere que esta situação tenha decorrido dos entraves colocados ao desenvolvimento econômico nesta etapa inicial de sua formação, apontando ainda a dificuldade das fontes disponíveis para este período. Porém, consegue identificar pelo menos 139 senhores de escravos, 72 deles radicados na Freguesia. Considerável parcela destes últimos eram militares (33,3%), concluindo que “os maiores senhores de escravos da freguesia estão entre os primeiros povoadores do Presídio, aqueles a quem a Coroa distribuiu as terras do Rio Grande em grandes extensões, e que participaram da exploração de grandes reservas de gado aí existentes”.

<sup>78</sup> Sobre escravidão em Rio Grande, ver Scherer (2008), Molet (2007; 2011), Gattiboni (1993), Goulart (2005), Kuniochi (2005b; 2007) e Torres (2008a). Cabe referir que a primeira sociedade emancipacionista do Brasil teria

percentuais com os índices de população escrava em outras cidades negras brasileiras tradicionalmente conhecidas como possuidoras de elevados índices de população escravizada, de forma a dimensionar o seu significado. Flávio Gomes (2006, p. 09) utilizou-se do conceito de *cidades negras* para definir os “espaços sociais com considerável concentração de população afro-descendente”, entre os quais destacou o Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Porto Alegre como exemplos, aos quais certamente podemos incluir a Vila de Rio Grande. A cidade do Rio de Janeiro de 1849, por exemplo, no somatório de suas freguesias rurais e urbanas, possuía um total de 268.386 habitantes, dos quais 41,2% eram escravizados (FLORENTINO, 2002, p. 11), índice muito próximo do verificado para Rio Grande no ano de 1842.<sup>79</sup>

Devemos considerar ainda que, juntamente com Rio Grande, as outras duas principais cidades da região sulina litorânea da província possuíam igualmente significativa população escravizada: a fronteira Jaguarão no ano de 1858 tinha 38,89% de população cativa; e a charqueadora Pelotas, neste mesmo ano, contava com 37,13% de escravos<sup>80</sup>. Se recuarmos vinte e cinco anos, temos que Pelotas contava com 51,7% de cativos e mais 10,4% de libertos frente a sua população total de 10.873 habitantes<sup>81</sup>. Como já apontado, estes três núcleos possuíam estreitas relações comerciais mediante navegação fluvial.

Os dados sobre origem ou grupos de procedência dos trabalhadores escravizados na cidade de Rio Grande revelam ainda a elevada presença de africanos em Rio Grande. Considerando o já referido ano de 1842, temos que 48,45% dos escravos de Rio Grande eram africanos, correspondendo a 67,76% dos escravos com mais de 14 anos de idade, conforme tabela abaixo:

---

sido criada em Rio Grande em 1869 por iniciativa de uma loja maçônica. A respeito do abolicionismo nesta localidade, ver Frick (1885), Schiavon (1998) e Alves (2002).

<sup>79</sup> Uma tentativa de introdução ilegal de 80 africanos boçais escravizados no ano de 1838 via a Barra de Rio Grande é sugestiva de que a demanda regional por trabalhadores escravizados impelia comerciantes e capitães de navios a esta atividade neste momento já posta na ilegalidade pela lei de 1831. Na noite do dia 24 de janeiro de 1838 foram apreendidos oitenta africanos boçais no porto de São José do Norte, a bordo do patacho nacional *Dois Irmãos*. Esta embarcação entrou pela Barra de Rio Grande oriunda do Rio de Janeiro, onde os africanos após a sua chegada de Angola haviam ficado escondidos por cerca de um ano de antes de serem remetidos para o Rio Grande do Sul. Fonte: APERS, Processo Crime, Rio Grande, 1ª. V. Cível e Crime, Caixa 005-0791, Auto 10. Sobre a efetividade parcial da lei de 1831, ver Grinberg e Mamigonian (2007).

<sup>80</sup> Fonte: *Relatório do Presidente da Província do RS*, Joaquim Antão Fernandes Leão, para o ano de 1858. Citado por Zarth (1997, p. 155).

<sup>81</sup> Fonte: AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 103, Câmara Municipal de Pelotas 1832-36, Ofício de 7/01/1834 remetido ao Presidente da Província. Documentação citada por Al-Alam (2008, p. 53).

**Tabela 8 - Resumo da população escrava em 1842<sup>82</sup>**

CLASSIFICAÇÕES	MASCULINO		FEMININO		TOTAL	
	N°	%	N°	%	N°	%
Mulatos	115	8,42	67	4,76	182	6,57
Crioulos	219	16,03	238	16,93	457	16,49
Africanos	659	48,24	684	48,65	1343	48,45
Menores de 1 ano	78	5,71	89	6,33	167	6,02
Menores de 14 anos (masc.) e menores de 12 anos (femin.)	295	21,60	328	23,33	623	22,47
<i>Total</i>	<i>1366</i>	<i>100</i>	<i>1406</i>	<i>100</i>	<i>2772</i>	<i>100</i>

Fonte: AHRS, Fundo Polícia – Delegacia de Polícia, maço 24, Correspondência expedida, *Mappa Statistico ou Breve notícia da Cidade do Rio Grande do Sul, Província de S. Pedro, organizado nesta Subdelegacia*. Produzido pelo subdelegado Antônio Bonone Martins Vianna em 22/07/1843. Citado por Scherer (2008).

Cabe ainda observar a análise dos inventários *post-mortem* de Rio Grande procedida por Scherer (2008, p. 49) para o período compreendido entre os anos de 1825 a 1865, a qual revela cerca de 55,7% de africanos entre os escravos neles arrolados, corroborando a elevada presença desta procedência entre tais trabalhadores. No que se refere às origens ou grupos de procedência dos africanos escravizados de Rio Grande, a mesma análise de inventários revela os seguintes dados:

**Tabela 9 - Proporção das regiões da África entre escravos africanos em três momentos**

Região da África	1810 – 1830		1831 – 1850		1851 – 1865		Total	
	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%
Ocidental	12	11,21	71	22,05	143	42,06	226	29,39
Central Atlântica	88	82,25	215	66,77	162	47,65	465	60,47
Oriental	7	6,54	36	11,18	35	10,29	78	10,14
<i>Total</i>	<i>107</i>	<i>100</i>	<i>322</i>	<i>100</i>	<i>340</i>	<i>100</i>	<i>769</i>	<i>100</i>

Fonte: Scherer (2008, p. 140), a partir de: APERS, Rio Grande, Inventários *post-mortem*, anos de 1810 a 1865.

<sup>82</sup> A fonte estabelece esta quantificação diferenciada no que se refere à idade dos escravizados jovens: para os masculinos, contabiliza utiliza o referencial dos 14 anos; e para as escravizadas mulheres, utiliza o de 12 anos. O termo *mulato* é utilizado nesta fonte como referência a indivíduos escravizados, como uma categoria à parte dos escravos crioulos e dos africanos, porém sem explicitar exatamente a que recorte social se referia. É possível, quem sabe, que fossem libertos, mas tal hipótese fica difícil de investigar uma vez que estão contabilizados como escravizados. A historiografia brasileira sobre o oitocentos já apontou a diversidade de formas de classificação racial verificadas nos censos e outros documentos e que se apresentam como um desafio interpretativo ao pesquisador. Para uma abordagem sobre a questão ver Ivana Lima (2003), onde a autora discute os sentidos da mestiçagem no Brasil Imperial, analisando a diversidade de designações de cor e raça pelas quais homens e mulheres foram identificados e classificados em censos entre as décadas de 1830 e 1860 na busca de problematizar os possíveis sentidos desses códigos.

Quanto à estrutura da posse escrava em Rio Grande, Scherer verificou que 85,24% de inventários post-mortem analisados referentes ao período de 1825 e 1865 possuíam escravos entre os bens arrolados, atestando a disseminação da propriedade escrava na localidade<sup>83</sup>. Constata igualmente que o número de pequenos senhores era elevado, correspondendo a 77,68% dos proprietários de escravos na cidade, enquanto os médios e grandes senhores representavam 22,32% dos proprietários<sup>84</sup>. Estes dois últimos grupos, porém, apesar de menos numerosos, possuíam juntos 61,32% da escravaria arrolada. Tem-se, assim, um elevado número de pequenos senhores escravistas, mas que no somatório geral não acumulavam muitos escravos.

Devemos considerar ainda, para a apreciação sobre a conformação da população e do mundo do trabalho rio-grandino, a existência de uma considerável população livre de cor. Foi apenas em 1872 que tivemos pela primeira vez esta especificação nos registros referentes a Rio Grande, quando cerca de um quarto da sua população livre foi classificada como sendo formada por pessoas livres não brancas. Mas Scherer (2008, p. 28) sugere a possibilidade de que esta realidade tivesse sido semelhante a períodos anteriores, ainda que os dados disponíveis não permitam quantificá-la.

Rio Grande era ainda porta de entrada para consideráveis fluxos de viajantes e imigrantes. Destaque para a comunidade portuguesa, que embora difícil de ser mensurada pela ausência de registros populacionais por nacionalidade apareciam como grupo mais recorrente entre os estrangeiros estabelecidos na localidade a partir da análise de documentos diversos<sup>85</sup>.

Buscamos demonstrar neste capítulo que a íntima relação da cidade de Rio Grande com o mundo das águas, advinda da sua situação mercantil e geoestratégica, possibilita pensá-la enquanto parte integrante de dinâmicas econômicas, sociais e culturais do mundo atlântico. Cabe agora perguntar quem eram os trabalhadores que faziam o dia a dia da navegação mercante e militar nesta parcela meridional do Atlântico.

---

<sup>83</sup> A amostragem de Scherer consistiu em analisar todos os inventários abertos em anos ímpares no período considerado, o que totalizou 423 autos.

<sup>84</sup> O autor trabalha com três faixas quanto ao tamanho de plantéis: pequenos proprietários (de 1 a 9 escravos); médios proprietários (de 10 a 19 escravos); e grandes proprietários (mais de 20 cativos).

<sup>85</sup> Para uma discussão sobre a imigração portuguesa para o Brasil no período imperial e princípios do republicano, ver Scott (2001).

## CAPÍTULO 2 - MARINHEIROS E OUTROS HOMENS DO MAR EM RIO GRANDE

A diminuta expressividade das pesquisas sobre o mundo do trabalho marítimo no Brasil, e particularmente no Rio Grande do Sul, faz com que pouco se saiba a respeito de diferentes dimensões da existência de seus trabalhadores, de forma que se coloca a necessidade de indagar sobre essas questões. Neste capítulo efetuaremos um primeiro esforço neste sentido mediante a elaboração de um perfil coletivo dos marinheiros mercante, militares e demais trabalhadores envolvidos com atividades correlatas ao mundo embarcado no Rio Grande do Sul. Tal aproximação com a composição destes grupos será complementada no capítulo seguinte, quando discutiremos os mecanismos pelos quais se “produziam” marinheiros no Brasil, as peculiaridades e o cotidiano da vida embarcada.

Esse conjunto de considerações sobre a composição do universo social estudado se constitui em uma abordagem fundamental para que possamos situar socialmente os agentes históricos analisados e, conseqüentemente, dimensionar com maior profundidade o conjunto de suas práticas culturais e políticas que constituem o objeto de estudo dessa tese.

\* \* \*

Trabalhávamos com a ideia inicial de elaborar este perfil coletivo dos marujos mercantes do Rio Grande do Sul mediante a análise dos livros de registro das “matrículas das gentes do mar” produzidos pela Capitania dos Portos. Estas foram criadas no Brasil pelo Decreto n. 358 de 14/08/1845, e sua regulamentação no ano seguinte instituiu como uma das suas tarefas o registro das matrículas das tripulações de embarcações nacionais mercantes e de todos outros trabalhadores empregados na vida do mar, livres e escravos. Esses registros deveriam ser feitos individualmente, considerando uma diversidade de informação que propiciariam estabelecer uma aproximação bastante rica com os indivíduos que exerciam as atividades de marinheiros, pescadores e artífices navais (carpinteiros e calafates)<sup>86</sup>. Infelizmente não foi possível encontrar os livros de matrículas referentes ao Rio Grande do Sul, restando-nos recorrer aos mapas demonstrativos da movimentação de embarcações na Barra de Rio Grande elaborados pela Capitania dos Portos e a extratos presentes nos relatórios

---

<sup>86</sup> Os campos de informação das matrículas eram: nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, residência (freguesia, rua, número da casa), ramo de vida, condição jurídica, estado civil, idade, cor, características físicas (rosto, cabelo, olhos, nariz, lábios, barba, sinais anormais, altura). Obtivemos essas informações por termos tido acesso a algumas papeletas de matrículas avulsas que acompanhavam os marinheiros e que foram anexadas a outros documentos por nós pesquisados.

da presidência da província sobre a situação anual da navegação nessa região para assim efetuar uma primeira aproximação quantitativa com o grupo dos marinheiros na localidade. Esses documentos contêm levantamentos referentes especificamente às embarcações mercantes entradas e saídas do porto de Rio Grande e à composição de suas tripulações mediante as classificações “nacionais” (livres), “estrangeiros” (livres) e “escravos”. Cabe observar que a ausência de definição de cor quanto aos nacionais livres e aos estrangeiros nos registros de algumas províncias certamente mascara a presença de um contingente de negros livres, libertos e outros indivíduos não brancos nessa população. Estes registros igualmente não fazem distinção entre escravos africanos e crioulos, nem à nacionalidade dos estrangeiros, entre os quais poderia haver africanos, e igualmente não computa os escravos africanos como estrangeiros.

Tais mapas e extratos apresentam ainda outras restrições, se comparados com o potencial dos livros de matrículas, já que na prática foram produzidos sem regularidade no tempo e com considerável variação no tipo de informação registrada<sup>87</sup>. Somente no Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul do ano de 1855 aparece pela primeira vez menção à sua Capitania dos Portos – portanto cerca de nove anos após a regulamentação deste órgão e da criação das matrículas –, não constando ainda referencia ao número de embarcações e tripulantes entrados e saídos por este porto<sup>88</sup>.

As limitações nas formas de registro referentes à navegação no Rio Grande do Sul foram reconhecidas pelas próprias autoridades. O Presidente da Província, em seu relatório anual de 1858, manifestou a dificuldade de se conhecer com exatidão o material e pessoal de marinha mercante na região pelo fato dos dados apresentados serem sabidamente incompletos.<sup>89</sup> E seis anos depois, novamente o Presidente da Província afirmava que os documentos que possuía não lhe permitiam oferecer uma estatística completa “do estado e desenvolvimento da navegação na província, considerada em relação ao seu material, pessoal e a extensão do seu curso”<sup>90</sup>. Seja como for, se constituem como os únicos registros encontrados que nos possibilitam uma aproximação ao perfil coletivo dos trabalhadores do

---

<sup>87</sup> O *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul* em 1864, por exemplo, somente informa quantos eram os estrangeiros e os nacionais presentes na navegação externa, não especificando quantos eram livres e escravos em cada uma dessas categorias (p. 71 e 72).

<sup>88</sup> As dificuldades na implementação deste órgão no Rio Grande do Sul ocorreram desde seus momentos iniciais. No *Relatório do Presidente da Província do RS* de 1850 (p. 7) é informado que a “repartição da marinha criada nesta província, nem está no seu lugar, nem tem um regulamento em harmonia com as circunstâncias locais e necessidade do serviço”. E em 1856 o Presidente da Província declarou que a casa que servia de sede da Capitania do Porto de Rio Grande possuía pouca capacidade para as funções a que se destinava (*Relatório do Presidente da Província do RS* de 1856-b, p. 19).

<sup>89</sup> *Relatório da Presidência da Província do RS*, 1858, p. 43.

<sup>90</sup> *Relatório Presidente da Província do RS*, 1864, p. 70.



mar envolvidos na navegação mercante na província para o período considerado, e de tal forma merecem ser explorados.

2.1 - Marinheiros mercantes do longo curso, da cabotagem e da navegação interna:

Feitas estas ressalvas, apresentamos abaixo um perfil coletivo dos marinheiros mercantes em Rio Grande nos anos de 1846 e 1857, único período para o qual os dados se apresentaram passíveis de comparação<sup>91</sup>. Somando os dados referentes aos três ramos de navegação (longo curso, cabotagem e navegação interna) temos o seguinte quadro quanto a condição dos marinheiros:

**Tabela 10 - Condição dos tripulantes mercantes no RS em 1846 e 1857**

Condição dos tripulantes	1846		1857	
	Nº indivíduos	Percentual	Nº indivíduos	Percentual
Nacionais livres	1070	28,49%	1260	45,44%
Escravos	1308	34,82%	1117	40,28%
Estrangeiros	1378	36,69%	396	14,28%
<i>Total</i>	<i>3756</i>	<i>100%</i>	<i>2773</i>	<i>100%</i>

Fontes: ANRJ, Série Marinha, XM 202, Pasta Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul (Mappa demonstrativo das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras que entraram e saíram durante o ano de 1846). E *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, 1858.

Pela comparação dos dados é possível verificar uma relativa estabilidade percentual na presença de escravos, e um aumento significativo do percentual de nacionais livres em detrimento de estrangeiros. Um olhar mais detalhado sobre as composições das tripulações no ano de 1857, mediante recurso a um recorte que cruza cada ramo da navegação com a condição dos tripulantes (nacional livre, escravo e estrangeiro), revela algumas variações significativas não perceptíveis na tabela generalizante acima apresentada:

<sup>91</sup> Cabe informar que as discrepâncias entre alguns relatórios alertam para a necessidade de se ter cuidado com os dados deles emanados. No *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul* de 1859, por exemplo, é referido um total de apenas 354 tripulantes para a navegação de cabotagem na província, destoando acentuadamente dos números de outros anos próximos, possivelmente em decorrência da precariedade das formas de registro praticadas pelo estado imperial em constituição.

**Tabela 11 - Pessoal empregado nos diferentes ramos da navegação do RS em 1857**

Condição dos tripulantes	Longo Curso		Cabotagem		Navegação interna	
	Nº indivíduos	Percentual	Nº indivíduos	Percentual	Nº indivíduos	Percentual
Nacionais livres	29	39,19%	571	33,85	660	65,21%
Escravos	22	29,73%	824	48,85%	271	26,77%
Estrangeiros	23	31,08%	292	17,30%	81	8%
<i>Total</i>	<i>74</i>	<i>100%</i>	<i>1687</i>	<i>100%</i>	<i>1012</i>	<i>100%</i>

Fonte: *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, 1858.

Tal disposição de dados auxilia-nos a perceber a especificidade da composição das tripulações por ramo da navegação. A presença de escravos era significativa, particularmente na navegação de cabotagem (48,85%), seguido pela navegação de longo curso (29,73%) e finalmente na navegação interna (26,77%). E cabe observar que tais percentuais de escravos marinheiros eram superiores ao verificado entre a população residente em Rio Grande, que para o ano de 1858 era de 21,98%.

A confrontação dos dados das Capitânicas dos Portos das províncias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco com os do Rio Grande do Sul permite dimensionar comparativamente o peso do trabalhador escravizado em suas tripulações da cabotagem e longo curso<sup>92</sup>:

**Tabela 12 - Escravos empregados na navegação de longo curso e cabotagem em diferentes províncias**

	<i>Rio Grande do Sul - 1857</i>	<i>Bahia - 1854</i>	<i>Rio de Janeiro - 1854</i>	<i>Pernambuco - 1854</i>
<b>Cabotagem</b>	48,85%	22,12%	51,57%	26,78% <sup>93</sup>
<b>Longo Curso</b>	29,73%	Não informa <sup>94</sup>	Não informa <sup>95</sup>	25% <sup>96</sup>

Fontes: *Relatório de Presidente da Província do RS* de 1858 (referente ao Rio Grande do Sul). Os dados referentes às outras províncias foram obtidos em Silva (2001, p. 181-182).

<sup>92</sup> Existem ainda outras fontes que possibilitam análises comparativas entre as províncias no que se refere ao perfil da população marítima e o peso de cada ramo da navegação. Exemplo é o *Relatório do Ministério da Marinha* de 1856, que na sua página 8 apresenta um *Censo marítimo* informando o número de embarcações por ramo de navegação, e dados sobre tripulação livre e escrava total por província (não especificando este último aspecto por ramo de atividade).

<sup>93</sup> Para Pernambuco temos o percentual de negros livres, que na cabotagem era de 28,57% (Silva, 2001).

<sup>94</sup> Silva (2001, p. 181-182) não obteve dados sobre o número de escravos envolvidos com este ramo de navegação na Bahia. Somente menciona que 7% eram negros livres e 61,78% brancos.

<sup>95</sup> Silva (2001, p. 181-182) afirma que segundo a fonte consultada (*Relatório do Ministério da Marinha* de 1855, mapa H) não haviam escravos envolvidos com este ramo de navegação no Rio de Janeiro na referida data, o que causa profunda estranheza e possivelmente decorra de falha ou omissão das autoridades responsáveis pelo registro.

<sup>96</sup> Segundo Silva (2001, p. 181-182), 12,5% dos marinheiros do longo curso eram negros livres e 62,5% brancos livres.

O Rio Grande do Sul contava com percentuais de escravos marítimos comparáveis aos das outras províncias citadas, e conforme estes dados o número de escravos na cabotagem chegou a ser maior do que na Bahia e Pernambuco, províncias que juntamente com o Rio de Janeiro constituíam as que maiores vínculos mantinham com o Rio Grande do Sul mediante o circuito comercial marítimo<sup>97</sup>. A presença do trabalhador escravizado nas tripulações mercantes do Brasil oitocentistas já foi apontada por estudos como o de Luiz Geraldo Silva, para quem a inclusão de negros livres e escravos no universo náutico luso-brasileiro remeteria ao século XVI e decorreria de dois fatores fundamentais: articulava tradições náuticas ibéricas e africanas, bem como dialogava com o profundo desprezo pelo trabalho servil, uma vez que houve crescente associação entre trabalhos marítimos e trabalhadores escravizados (SILVA, 2001, p. 66-70).

Diferentemente de Portugal onde trabalhadores escravizados participavam das lides pesqueiras mas não eram maioria por haver corporações e confrarias de homens livres que desempenhavam estas atividades e opunham-se à sua realização por cativos, no Brasil:

[...] não havia qualquer tradição marítima formal e anterior no mundo da pesca, da navegação de cabotagem ou mesmo do trabalho em canoas. Tratava-se de um universo livre à escravidão. Assim, os escravos passaram em poucos anos, muito rapidamente, a constituir maioria em dados ofícios, tais como os aqui analisados [...]. (SILVA, 2001, p. 82)

Esta difusão teria sido tão acentuada em determinadas regiões a ponto de, entre os séculos XVII e XVIII, os afrodescendentes livres e escravos terem, paulatinamente, substituído os indivíduos de origem indígena e lusitana nos trabalhos da navegação marítima e fluvial das regiões açucareiras da Bahia e Pernambuco (SILVA, 2001, p. 69). A constatação de Luiz Geraldo Silva sobre o peso fundamental dos trabalhadores escravos na composição das tripulações marítimas no Brasil é tamanha a ponto do mesmo considerar sua análise como um aspecto chave para a compreensão da navegação interna no país (SILVA, 2001, p. 181).

Ainda que os dados apresentados sugiram um progressivo decréscimo ao longo do período, a participação dos estrangeiros na composição das tripulações da navegação de cabotagem e principalmente de longo curso era significativa, estando inclusive presente nas discussões que travavam, no âmbito das decisões políticas e estratégicas imperiais, do futuro

---

<sup>97</sup> Neste sentido, é interessante observar a amostragem elaborada por Silva (2001, p. 182-183) para analisar o peso relativo dos cativos nas tripulações dos navios de cabotagem estacionados em Recife no ano de 1845. O autor verificou ser sobretudo nos navios provenientes do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul que se encontravam as maiores concentrações de escravos por tripulação (61,1% e 65,3% respectivamente).

do ramo náutico no país. Em 1834 o Ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres informava, em seu relatório anual, que se não fosse o temor da navegação mercante sofrer revezes, ele “lembraria a conveniência de decretar-se que a nenhuma Embarcação fosse permitido despachar como Nacional, que não tivesse, ao menos, quatro quintos de sua Equipagem composta por Brasileiros”.<sup>98</sup>

Essa discussão se articulava com a preocupação em criar uma reserva naval passível de recrutamento para a Armada Imperial entre marinheiros mercantes e pescadores, frente ao que era conveniente o aumento do número de homens livres nacionais nestes ramos. Foi neste contexto que na data de 11/06/1855, em um controverso debate no Senado Imperial sobre os estrangeiros na pesca e na marinha mercante nacional, o senador Visconde de Albuquerque afirmou serem “os estrangeiros e os escravos que fazem a cabotagem”, numa constatação que se aproxima da realidade demonstrada para o Rio Grande do Sul.<sup>99</sup>

A ausência de referência quanto a origem nacional dos marinheiros estrangeiros, nacionais livres e escravos nestas fontes quantitativas referidas impossibilita que se analise esta dimensão de forma sistemática. Um dos únicos vislumbres a este respeito, no que se refere aos estrangeiros, nos é possibilitado pelos processos criminais e outras fontes repressivas, onde os réus, vítimas e testemunhas eram questionados sobre suas nacionalidades. Ainda que esta documentação não dê conta do estabelecimento de um perfil geral, é extremamente sugestiva de que os portugueses eram maioria entre os marinheiros estrangeiros engajados em embarcações mercantes nacionais em trânsito no Rio Grande do Sul<sup>100</sup>.

Cabe agora desenvolver uma breve apreciação sobre a navegação interna no Rio Grande do Sul – também denominada à época de tráfego dos portos ou navegação fluvial –, a qual articulava diferentes localidades da província mediante uma teia de rios e lagoas. A tabela abaixo apresenta dados referentes a composição de seus trabalhadores em três momentos<sup>101</sup>:

---

<sup>98</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, 1834, p. 12.

<sup>99</sup> *Anais do Senado do Império*, 1855, v. 1, p. 235. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/publicacoes/anais>

<sup>100</sup> A significativa participação de portugueses nas tripulações atlânticas parece ter sido recorrente. Rodrigues (2005, p. 187), por exemplo, ao apontar o internacionalismo das tripulações negreiras envolvidas no comércio de escravos entre a África e o Brasil, constatou que sua a maior parte era portuguesa (68%), seguida de africanos de diferentes localidades (17%), brasileiros (12%), e estrangeiros de diferentes continentes (3%).

<sup>101</sup> Estes dados, assim como os referentes aos estaleiros e pescadores que serão posteriormente discutidos, referem-se a toda a província, e não somente à cidade de Rio Grande.

**Tabela 13 - Pessoal empregado na navegação fluvial e tráfego dos portos (navegação interna) – Rio Grande do Sul**

Condição dos tripulantes	1857		1860 <sup>102</sup>		1863 <sup>103</sup>	
	Nº indivíduos	Percentual	Nº indivíduos	Percentual	Nº indivíduos	Percentual
Nacionais livres	660	65,21%	1430	49,42%	1118	42,65%
Escravos	271	26,77%	1069	36,95%	941	35,90%
Estrangeiros	81	8%	394	13,61%	562	21,44%
Total	1012	100%	2893	100%	2621	100%

Fontes: *Relatório do Presidente da Província do RS* de 1858 (p. 43); *Relatório do Presidente da Província do RS* de 1860 (p. 53); e *Relatório do Presidente da Província do RS* de 1863 (p. 56).

Na navegação interna observamos o aumento do percentual de trabalhadores estrangeiros em detrimento dos nacionais livres, movimento inverso ao verificado para a cabotagem e longo curso. Paralelamente, os escravos adquiriram maior peso, enquanto nos outros dois ramos da navegação tiveram sua participação diminuída.

Os dados sobre os indivíduos empregados no tráfego dos portos do Rio Grande do Sul permite avançar no estabelecimento de um perfil coletivo. Isto porque o Relatório do Presidente da Província no ano de 1863 tem a particularidade de detalhar as funções exercidas por estes indivíduos e estabelecer relação entre cor e condição jurídica, conforme se verifica nas duas tabelas seguintes:

**Tabela 14 - Funções dos indivíduos envolvidos com a navegação interna - 1863**

Função	Nº indivíduos	Percentual
Práticos dos rios	350	13,35%
Maquinistas nacionais	05	0,19%
Maquinistas estrangeiros	11	0,42%
Remadores nacionais	763	29,11%
Remadores estrangeiros	551	21,02%
Remadores escravos	941	35,90%
Total	2621	100%

Fonte: *Relatório do Presidente da Província do RS* de 1863 (p. 56).

<sup>102</sup> Dados referentes ao período de 01/07/1859 a 30/07/1860.

<sup>103</sup> Dados referentes ao segundo semestre de 1862.

**Tabela 15 - Relação entre cor e condição jurídica dos marinheiros da navegação interna no ano de 1863**

	<b>Categoria</b>	<b>Percentual</b>	<b>% total</b>
<i>Branços</i>	Nacionais – 1042	39,75%	58,98%
	Estrangeiros – 504	19,23%	
<i>Índios</i>	Nacionais – 16	0,61%	1,14%
	Estrangeiros – 14	0,53%	
<i>Pardos</i>	Nacionais – 36	1,37%	5,33%
	Estrangeiros – 24	0,91%	
	Escravos – 80	3,05%	
<i>Pretos</i>	Nacionais livres – 24	0,91%	34,52%
	Estrangeiros – 20	0,76%	
	Escravos – 861	32,85%	
<b>TOTAL</b>	<b>2621</b>	<b>100%</b>	

Fonte: *Relatório do Presidente da Província do RS de 1863* (p. 57).

Do total destes trabalhadores, 41,02% foram classificados como não brancos, estando em sua maioria empregados como remadores – indivíduos que possivelmente efetuavam outras atividades complementares e braçais como a carga e descarga de mercadorias. E entre o total de 2255 remadores, 941 (41,72%) eram escravos.

Ainda no que se refere à navegação interna à província, temos que considerar a significativa presença de escravos marinheiros nas charqueadas<sup>104</sup> Estes estabelecimentos costumavam se situar nas margens de rios e lagoas tanto por necessitarem das águas como local de despejo de grande quantidade de sangue dos animais abatidos, como também pela facilitação do transporte do charque e outros subprodutos desta manufatura para o porto de Rio Grande e a partir daí para diversas localidades atlânticas. A proximidade entre o grande centro charqueador pelotense e o porto de Rio Grande ocasionava um grande fluxo de embarcações tripuladas por escravos entre estas duas localidades, particularmente nos períodos da safra desses estabelecimentos, o que possivelmente auxilie a explicar os dados acima verificados.

Os registros até agora analisados para o estabelecimento do perfil dos marinheiros no Rio Grande do Sul, por se restringirem apenas às categorias nacional livre, escravo e

<sup>104</sup> Segundo Gutierrez (2001, p. 91), em sua análise sobre as charqueadas pelotenses: “Dentro do universo daqueles cativos que se ocupavam das tarefas referentes à produção da carne salgada e de seus subprodutos, 14% dedicavam-se ao transporte entre Pelotas e o porto de Rio Grande. Os escravos marinheiros nunca faltavam no plantel dos charqueadores. Alcançavam uma média de sete marujos por senhor.” A análise de dados sobre de uma charqueada localizada em Rio Grande, por exemplo, de propriedade de Antônio Martins Freitas e localizada no distrito dos Carreiros, revelou a existência de seis escravos-marinheiros e de dois iates (KUNIOCHI, MOLET e THIESEN, 2011).

estrangeiro, acabam por homogeneizar um universo social portador de uma diversidade difícil de mensurar. Particularmente no que se refere ao grupo dos escravos-marinheiros, é possível recorrer aos inventários *post-mortem* como forma de pormenorizar o perfil interno desses subgrupo que se fazia presente de forma intensa nas tripulações do Rio Grande do Sul. Para tal, efetuamos um levantamento dos dados de todos os inventários registrados na cidade de Rio Grande no período de 1834 a 1864. Do total de 131 escravos-marinheiros verificados, 25 não possuíam atribuição de procedência registrada<sup>105</sup>. Optamos então por excluir esta cifra, reduzindo nosso conjunto aos 106 marinheiros-escravos com identificação declarada<sup>106</sup>:

**Tabela 16 - Grupos de procedência dos escravos-marinheiros nos inventários de Rio Grande (1834 a 1864)**

Procedência/Origem	Quantidade	Percentual
Mina	20	18,86%
África	16	15,09%
Crioulo	10	9,43%
Moçambique	10	9,43%
Nagô	9	8,49%
Benguela	8	7,54%
Angola	6	5,66%
Nação	5	4,71%
Cabinda	3	2,83%
Cabo Verde	3	2,83%
Congo	3	2,83%
da Costa	3	2,83%
Inhambane	3	2,83%
Gêge	2	1,88%
Rebolo	2	1,88%
São Tomé	2	1,88%
Monjolo	1	0,94%
<i>Total</i>	<i>106</i>	<i>100%</i>

Fonte: RIO GRANDE DO SUL (estado). Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. *Documentos da escravidão: inventários - o escravo deixado como herança*. Volume 2. Porto Alegre: CORAG, 2010.

<sup>105</sup> Em dois desses casos os indivíduos foram identificados como pardos e em outro como mulato, num indicativo da procedência crioula dos mesmo. Frente a incerteza, optamos por excluir este grupo de 25 indivíduos, que representa 19,08% do total de 131 marinheiros-escravos verificados.

<sup>106</sup> É bem provável que muitos outros escravos executassem a atividade de marinheiros ou remadores, ainda que não tenham sido assim listados nos inventários. Foram localizados alguns casos em que os escravos-marinheiros eram identificados também como possuidores de outras especializações profissionais como roceiro, serviços domésticos, salgador e campeiro (estas duas últimas presentes nas charqueadas), o que sugere que as fronteiras entre diferentes atividades não eram tão rígidas e que os registros nos documentos estatais nem sempre davam conta de explicitá-las.

Tais dados sugerem que o trabalho escravo na marinha mercante que afluía ao Rio Grande do Sul era um universo intensamente africano. Apenas 9,43% destes trabalhadores eram nascidos no Brasil. Assim como os inventários, a análise dos registros de compra e venda de escravos-marinheiros para o período igualmente revelam percentuais muito próximos: do total de 19 destas transações efetuadas, apenas 2 (10,52%) eram referentes a crioulos, sendo o restante de africanos (89,48%), com destaque para os de procedência banto<sup>107</sup>.

O conjunto dessas considerações sobre a dimensão fundamental do trabalho cativo afrodescendente no mundo embarcado sulino torna-se importante aos objetivos da nossa tese na medida em que aponta a necessidade de considerar a incidência da compulsoriedade como um elemento potencializador da emergência de conflitos, contradições e contestações no mundo do trabalho marítimo. E ademais, nos instiga a pensar o papel da cultura africana e das implicações do trabalho escravo na elaboração de uma cultura marítima contestatória.

## 2.2 – Trabalhadores dos estaleiros, calafates e carpinteiros navais:

Para além do universo laboral marujo, o mundo do trabalho náutico englobava uma gama de atividades correlatas como os reparos e reformas de embarcações, tarefas desenvolvidas por profissionais com saberes especializados denominados de carpinteiros navais e calafates. Era usual e necessário que entre as tripulações houvesse marinheiros talhados nessas atividades e que se incumbissem da realização dos pequenos reparos que rotineiramente ameaçavam a integridade de suas embarcações. Tais trabalhadores eram responsáveis ainda pela construção de novas embarcações realizada em estaleiros particulares ou estatais.<sup>108</sup>

Uma abordagem sobre o perfil coletivo deste grupo no Rio Grande do Sul é importante já que o mesmo fazia parte das relações sociais e laborais portuárias nas quais marujos das marinhas mercante e militar se inseriam. Além de que poderia ser a fonte de obtenção de novos marinheiros ou ainda se configurar no refúgio para desertores ou aqueles que abandonavam a vida no convés em busca de outras formas de inserção no mundo do trabalho.

<sup>107</sup> Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. *Documentos da escravidão: compra e venda de escravos: acervo dos tabelionatos do Rio Grande do Sul – volume 2*. Porto Alegre: CORAG, 2010.

<sup>108</sup> O *Regulamento para as Capitâneas dos Portos*, instituído pelo Decreto n. 447, de 19/05/1846, em seus artigos 10, 11, 70 e 111 refere os estaleiros e a construção naval, estabelecendo critérios que visavam a normatização e o controle da atividade (Fonte: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1846, Página 5 Vol. 11).



A formação nestes saberes poderia ocorrer na prática, mediante contato cotidiano de pescadores ou marinheiros com indivíduos que já desempenhavam estas atividades ou ainda a partir da passagem de aprendizes por estabelecimentos de ensino mantidos pelo governo imperial. Embora a utilização de aprendizes menores nos estaleiros remetesse ao período colonial (CUNHA, 2005, p. 112), as primeiras companhias de artífices dos arsenais do Império foram criadas apenas em 1840<sup>109</sup>, onde conjuntamente com as aulas sobre língua nacional, leitura e escrita, uma série de conhecimentos práticos voltados às necessidades do trabalho embarcado eram contemplados. Em 1857 o ministro José Antônio Saraiva, em seu relatório anual, revelava as motivações para a criação destas companhias de artífices:

As companhias de artífices militares foram criadas para fornecer calafates, carpinteiros, serralheiros e tanoeiros ao serviço naval e operários desta e de outras classes àqueles estabelecimentos, mais prontos e subordinados, e que puseram o serviço público a coberto da concorrência de estabelecimentos particulares.<sup>110</sup>

Apesar das referências a estaleiros que margeavam áreas navegáveis do interior do Rio Grande do Sul, pouco se sabe sobre a história da construção naval nesta porção meridional do Brasil<sup>111</sup>. No Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul de 1858 consta que Rio Grande, Pelotas, Taquary, São Borja e Porto Alegre possuíam estabelecimentos deste gênero, mas somente localizamos dados sobre os situados nesta última localidade. Nesta data existiam quatro estaleiros na região do Caminho do Meio, na capital, voltados à construção e reforma de embarcações de diversos portes, inclusive para alto-mar. Este era o espaço de Porto Alegre que, segundo a autoridade provincial, melhores condições oferecia para a

---

<sup>109</sup> Fontes: Decreto n. 54 de 26/10/1840 (*Coleção de Leis do Império*, 1840, p. 41). Ver ainda Arias Neto (2001, p. 81, nota. 74).

<sup>110</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, 1857, p. 5. Referido por Arias Neto (2001, p. 81, nota 274).

<sup>111</sup> Os primórdios da construção naval no Rio Grande do Sul são difíceis de reconstituir devido a escassez documental. Malvasio (2009, p. 148) refere a construção, no Arsenal de Marinha de Porto Alegre, da fragata *Belona*, lançada ao mar em nove de outubro de 1771, e do brigue *Dragão*, no contexto de disputas luso-espanholas pela ocupação da América meridional. Osório (2007, p. 205-206) refere, para os primeiros anos do século XIX, alguns registros sobre construção e exportação de embarcações na ribeira de Porto Alegre. Entre 1802 e 1803, foram exportadas três sumacas e quatro bergantins para a Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. São registros escassos, e até 1822 (limite temporal da autora) não foram encontrados outros indícios de exportações de embarcações. Osório refere ainda o relato de Domingos José Marques Fernandes, referente ao ano de 1804, no qual é elogiada a qualidade das madeiras do Rio Grande devido sua durabilidade, bem como a existência de muitos estaleiros em exercício, empregando nove mestres que produziriam até nove embarcações de armação redonda por ano. Domingos Fernandes afirma ainda que essas embarcações costumavam valer 30% a mais do que as feitas em outras partes, e que eram produzidas ainda embarcações menores para o tráfego interno nos rios e lagoas (FERNANDES, 1961, p. 38-39).

atividade dos estaleiros, não por acaso concentrando-os em maior número, inclusive estabelecimentos antes situados em outras áreas.<sup>112</sup>

A situação deste contingente de trabalhadores no Rio Grande do Sul estava assim configurada em 1859:

**Tabela 17- Calafates e carpinteiros nos estaleiros do RS - 1859**

Condição	Número de indivíduos	Percentual
Nacionais livres	45	38,46%
Escravos	37	31,62%
Estrangeiros	35	29,91%
Total	117 <sup>113</sup>	100%

Fonte: *Relatório da Presidência da Província do RS*, ano de 1859.

Quanto aos postos de trabalho e às atividades desempenhadas, o Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul para o ano de 1860 informava que os estaleiros da Província ocupavam 247 indivíduos, assim dispostos:

**Tabela 18 - Postos de trabalho nos estaleiros do Rio Grande do Sul - 1860**

Posto	Origem	Número	% parcial	% total
<i>Mestre carpinteiro</i>	Nacional	5	2,02	4,44
	Estrangeira	6	2,42	
<i>Mestre calafate</i>	Nacional	5	2,02	2,82
	Estrangeira	2	0,8	
<i>Oficiais de carpinteiro</i>	Nacional	93	37,65	61,12
	Estrangeiro	28	11,33	
	Escravo	30	12,14	
<i>Oficiais de calafate</i> <sup>114</sup>	Nacional	21	8,5	31,57
	Estrangeiro	15	6,07	
	Escravo	42	17%	
<i>Total</i>	-	247	100%	

Fonte: *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1860, p. 53.

Se entre os mestres observa-se a ausência de escravos, não por mera coincidência eles somavam a maior parte dos oficiais calafates. A presença de escravos nos estaleiros brasileiros era uma realidade que remetia ao seu período colonial (RODRIGUES, 2005, p.

<sup>112</sup> *Relatório da Presidência da Província do RS* de 1858, p. 40.

<sup>113</sup> No original consta que o total seriam 126 indivíduos, dos quais 81 carpinteiros e 45 calafates. Porém a soma não corresponde ao verificado nas 3 categorias, o que nos levou a corrigir o número total de indivíduos para fins de apresentação desta tabela.

<sup>114</sup> O termo *oficial* neste caso “designa uma especialidade [técnica/profissional] em não uma graduação militar” (ARIAS NETO, 2001, p. 33, nota 97).

190), sendo a atividade da calafetagem particularmente desgastante devido o contato constante e inevitável com a água e com produtos como o alcatrão (mistura líquida escura e viscosa obtida da destilação de substâncias orgânicas como o carvão e a madeira<sup>115</sup>), amplamente utilizado à época para tornar os cascos das embarcações impermeáveis, e mesmo na preservação de mastros, cordame e outras peças expostas (SILVA, 2001, p. 189-190). De maneira que não é exagerado afirmar que a estrutura de trabalho dos estaleiros reproduzia a hierarquia existente na sociedade mais ampla, com os escravos desempenhando as atividades mais desgastantes e socialmente indesejadas.

### 2.3 – Pescadores:

Segundo as discussões de autoridades estatais envolvidas com o desafio de construção dos quadros de trabalhadores para as marinhas mercante e militar no início do período imperial brasileiro, uma das suas potenciais fontes seriam as comunidades pesqueiras, pela sua “natural” aptidão à vida embarcada. E de fato muitos marinheiros eram originários deste grupo, ou ainda a atividade da pesca poderia ser uma alternativa para trabalhadores do mar que desertavam ou buscavam outra forma de sobrevivência que não o convés.

Porém, novamente a historiografia pouco nos informa, de maneira que buscaremos agora uma breve apreciação sobre o perfil coletivo deste grupo no Rio Grande do Sul. Ainda que as informações sejam parcas e rarefeitas, as fontes quantitativas disponíveis para o nosso recorte temporal dão conta do seguinte panorama:

**Tabela 19 - Pescadores no Rio Grande do Sul (1857 a 1864)**

<b>Classificação/Ano</b>	<b>1857</b>	<b>1859</b>	<b>1861</b>	<b>1862</b>	<b>1863</b>	<b>1864</b>
Estrangeiros	22,86%	30,81%	23,45%	26,69%	25,6%	23,39%
Nacionais livres	67,62%	63,2%	69,38%	63,59%	68,92%	68,34%
Escravos	9,5%	5,97%	7,16%	9,71%	7,47%	8,25%
Total de pessoas	420 (100%)	318 (100%)	405 (100%)	607 (100%)	428 (100%)	436 (100%)

Fontes: *Relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, anos de 1858 (dados referentes ao ano anterior), 1859, 1861 (refere-se ao período de 01/07/1860 a 30/06/1861), 1862 (referindo-se ao período “ano financeiro de 1861-1862”), 1863 (referente ao segundo semestre do ano anterior) e 1864 (referente ao ano de 1863).

<sup>115</sup> Poderia ainda ser constituído de uma “mistura de pez, sebo, resina e azeite” (conforme: *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, p. 18).

Chama a atenção a estabilidade dos percentuais entre as categorias nos diferentes períodos e o baixo envolvimento de escravos empregados na pesca em comparação ao verificado na navegação de longo curso, cabotagem, navegação interna e atividades de estaleiro (carpintaria e calafetagem). Estes dados, porém, não incluem um universo mais amplo de escravizados ou trabalhadores livres pobres que tinham acesso eventual à pesca em pequenas canoas sem necessariamente serem matriculados, desempenhando informalmente esta atividade com vistas a complementação alimentar ou econômica.

A pesca na província mostrava-se, assim, como universo predominantemente constituído pelo trabalhador livre nacional. A ausência de maior detalhamento quanto a cor desses indivíduos não pode, entretanto, nos levar a concluir ser este grupo conformado unicamente por brancos, já que o manto generalizante das categorias “trabalhador livre” e “estrangeiro” mascarava uma gama heterogênea de classificações raciais e de cor. Em províncias como Pernambuco, por exemplo, para onde os dados fornecem detalhamento quanto a cor dos pescadores, sabemos que os negros livres ao longo do século XIX constituíram a ampla maioria do grupo (SILVA, 2001). Caso semelhante ao da Bahia de 1861, onde 44,22% dos pescadores foram identificados como pretos ou pardos livres que, somados aos 24,9% de pescadores escravizados, totalizava 69,12% de homens pardos e pretos arrolados para o universo da pesca (PORTELA, 2012, p. 64).

Estudos sugerem que a quantidade de indivíduos que viviam exclusivamente da pesca não era tão significativa no sul e no centro-sul do Brasil como no trecho da costa que vai do Espírito Santo ao Ceará. Na primeira área citada, onde o Rio Grande do Sul se insere, possivelmente predominariam os “pescadores-lavradores”, indivíduos que combinavam a agricultura e a pesca em ambientes fechados tais como baías, estuários e lagunas, em contraponto às “comunidades marítimas” do norte e nordeste do país, formadas por indivíduos que viviam predominantemente da pesca em mar alto (DIEGUES, 1983; SILVA, 2001). Trata-se de uma hipótese a ser verificada por futuras pesquisas.

Ao que parece a pesca constituía uma alternativa de vida para homens livres pobres de todas as cores. Um documento enviado pelo Capitão do Porto de Rio Grande ao Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do Rio Grande do Sul) na data de 17/01/1859 revela a percepção da administração provincial sobre este ramo de atividade:

O estado da indústria da pesca continua a ser diminuto, e sendo *exercido por simples e pobres pescadores*, sem meios para tentarem maiores empresas, não se tira aquela vantagem que este ramo d'indústria oferece, pois os rios são bastante férteis de peixe, com especialidade desde a barra até o princípio da Lagoa dos Patos, e em Tramandahy; na mais costa fora da barra, não se propõe a fazer em pescarias, por ser a mesma costa muito desabrigada, e acoitada de contínuas ventanias.<sup>116</sup> [grifos nossos]

Esta afirmação revela a frustração das autoridades com este ramo de atividade. A vila de Rio Grande tinha sua economia voltada para o comércio e a pecuária, o que talvez tornasse a atividade da pesca menos interessante ao mercado. A informação de que esta atividade era realizada por “simples e pobres pescadores” possivelmente revele que os grupos subalternos buscavam nesta atividade uma forma de sobrevivência e quem sabe autonomia frente a relações de dependência pessoal mais rigorosas<sup>117</sup>. O baixo percentual de escravizados envolvidos na atividade podia ser decorrência do desprezo alimentar pelo peixe na região, o que tornaria a sua realização pouco lucrativa e sem atrativos econômicos que justificassem o seu envolvimento<sup>118</sup>. O fato é que a atividade da pesca no Rio Grande do Sul do século XIX é um tema ainda por ser estudado.

#### 2.4 – Praças da Armada Imperial:

A Armada Imperial estava presente no Rio Grande do Sul com guarnições significativamente menores do que os da marinha mercante, tanto em número de tripulantes como de embarcações, situação recorrente às outras províncias brasileiras. Das 438

---

<sup>116</sup> Fonte: AHRS, Fundo Comando de Armas e Marinha, Capitania dos Portos, Maço 33. Remetido por Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz.

<sup>117</sup> Gianpaolo Adomilli, em tese de doutorado em Antropologia Social sobre os pescadores em São José do Norte/RS, considerou esta área do litoral sulino como de acolhimento de excluídos socialmente, um lugar refúgio onde indivíduos marginalizados podiam tirar sua sobrevivência da pesca. Afirma ainda que o movimento de migração da agricultura para estas áreas litorâneas e a atividade da pesca “absorveu comunidades negras que se estabeleceram na região durante o período escravocrata” (ADOMILLI, 2007, p. 164-165).

<sup>118</sup> Neste sentido, o viajante N. Dreys (1961, p. 89) afirmou que: “As águas doces ou salgadas do Rio Grande abundam em peixe, e todavia os habitantes parecem fazer pouco caso deles; vimos muitas vezes, depois do vento S. soprar com violência, a praia de Mangueira, na entrada do Rio Grande, ficar coberta de miraguaias, lançadas em terra pelas ondas, sem que a ninguém lembrasse mandá-las apanhar, nem sequer para os escravos. Geralmente, o habitante do Rio Grande não é ictiófago; sua criação, o gosto contraído nela, o levam para outra direção; e se não fossem os preceitos da religião, e o respeito que sempre guardam para com eles, é provável que, mesmo nas grandes povoações, onde o consumo de peixe é mais extenso, por pouco entraria esse alimento no regime dietético dos habitantes”.

embarcações que entraram na Barra de Rio Grande no ano de 1858, por exemplo, apenas 16 (3,65%) pertenciam à esquadra imperial, o restante sendo navios mercantes.<sup>119</sup>

Para além de atribuições de defesa nacional em tempos de conflito, as frotas da Marinha de Guerra executavam tarefas ligadas a um conjunto mais amplo de interesses estatais: questões fiscais; transporte de tropas, de artigos bélicos e de correspondências oficiais; manutenção dos faróis e balizamento de lagoas e rios navegáveis; vigilância das fronteiras, bem como a defesa do comércio marítimo.<sup>120</sup> Ou seja, um conjunto de questões amplas relacionadas com a consolidação do Estado Nacional e com a formação do povo.

Os indivíduos empregados na Armada deviam ser homens livres nacionais, sendo vedada a escravos e indígenas sentarem praça. Porém, a insuficiência do contingente oferecido pelo corpo de imperiais marinheiros impôs a necessidade de contratação de marinhagem avulsa, inclusive com o recurso a estrangeiros (ARIAS NETO, 2001, p. 22, 23, 60 e 89). O peso de cada uma destas modalidades de ingresso na Armada, em diferentes momentos, pode ser visualizado na tabela abaixo<sup>121</sup>:

**Tabela 20- Modalidade de ingresso nas guarnições da Armada**

<b>Ano</b>	<b>1851</b>	<b>1864</b>	<b>1868</b>
Imperiais Marinheiros	1280 (35,53%)	1699 (60,96%)	3483 (47,36%)
Contratados	2322 (64,46%)	1088 (39,04%)	3870 (52,63%)
<i>Total</i>	3602	2787	7353

Fonte: Arias Neto (2001, p. 89), a partir de *Relatórios do Ministério da Marinha* dos respectivos anos.

Uma análise dos marujos agregados às três embarcações da Armada Imperial brasileira com maior tripulação entre as décadas de 1820 a 1850 revelou o seguinte perfil quanto a naturalidade dos tripulantes:

<sup>119</sup> *Relatório Presidente da Província do RS*, ano de 1859, p. 71.

<sup>120</sup> *Relatório Presidente Província do RS* de 1859, p. 22.

<sup>121</sup> Cabe observar, ainda que fuja ao nosso recorte temático e temporal, o aumento do número de ingressantes nas guarnições da Armada pós-1864, decorrência da Guerra do Paraguai.

**Tabela 21 - Naturalidade das tripulações da Armada (1825 a 1854)**

Navio	Portugueses	Britânicos e Norte-americanos	Outros	Total	
				Estrangeiros	Nacionais
<i>Imperatriz</i> (1825-26)	145 (57,53%)	46 (18,25)	19 (7,54%)	210 (83,33%)	42 (16,66%)
<i>Imperatriz</i> (1833-35)	275 (28,76%)	150 (15,69%)	186 (19,45%)	611 (63,91%)	345 (36,08%)
<i>Constituição</i> (1844-46)	223 (30,75%)	92 (12,68%)	47 (6,48%)	362 (49,93%)	363 (50,06%)
<i>Imperial Marinheiro</i> (1852-54)	74 (13,3%)	63 (11,33%)	43 (7,73%)	180 (32,37%)	376 (67,62%)
<i>Total</i>	<i>717</i>	<i>351</i>	<i>295</i>	<i>1365</i>	<i>1126</i>

Fonte: Jeha (2011, p. 36)<sup>122</sup>

Entre os estrangeiros há referências, por exemplo, a uruguaios que foram recrutados de forma irregular e compulsória para a Marinha de Guerra brasileira no contexto de sua presença nos portos platinos durante momentos de instabilidade política na região, porém os portugueses, seguidos dos anglófonos, se destacavam como os mais numerosos<sup>123</sup>. A presença estrangeira nos navios da Armada brasileira remete às suas origens, quando no contexto imediato da independência política frente a Portugal foi necessário organizar-se militarmente para enfrentar a resistência lusitana na Bahia e o nascente Império teve de recorrer, além dos portugueses, à contratação de marinheiros e oficiais ingleses<sup>124</sup>.

Os dados da tabela acima indicam que somente partir da década de 1840 o número de indivíduos nacionais começa a superar ou se igualar ao de estrangeiros, sendo os portugueses maioria entre estes últimos (46,9%), seguidos dos anglófonos (21,9%) e de europeus de outras nacionalidades (JEHA, 2011, p.55). A inexistência de identificação da origem dos marinheiros da marinha mercante nos documentos quantitativos pesquisados impossibilita

<sup>122</sup> A autora elaborou um banco de dados a partir dos navios com maior tripulação em cada década, englobando o período que vai da década de 1820 até a de 1850, totalizando cerca de 2700 marinheiros. Tal análise se fez valer dos *Livro de Socorros* contidos em casa navio, os quais apresentavam, em geral, dados como o nome de cada marinheiro, sua graduação, naturalidade, filiação, cor e outras características físicas. As fontes pela autora utilizadas foram as seguintes: Fontes: ANRJ, Série Marinha, livros de socorros. Fragata Imperatriz XVII M 2500, XVII M 2501; Fragata Constituição: XVII M 490, XVII M 1334, XVII M 1342, XVII M 1374, XVII M 1399; Corveta Imperial Marinheiro: XVIII M 2303, XVIII M 2311, XVIII M 2312, XVIII M 2323, XVIII M 2324, XVIII M 2325.

<sup>123</sup> Fonte: Archivo General de la Nación (Montevideo/Uruguai), Legación del Uruguay en el Brasil, Caixas 89, 102 e 108. Documentação gentilmente cedida por Paulo Roberto Staudt Moreira. Sobre os anglófonos na Armada Imperial brasileira, ver mais em Jeha (2011, p. 84, 93, 94, 102).

<sup>124</sup> A esse respeito, ver Jeha (2011, p. 51) e Arias Neto (2001, p. 23)

uma comparação taxativa, mas os indícios contidos em outras fontes permitem inferir que os portugueses eram igualmente maioria no setor comercial da navegação.

Se por um lado na década de 1840 temos pela primeira vez um equilíbrio entre estrangeiros e nacionais na Armada, decorrente da diminuição percentual do primeiro grupo, por outro lado entre os anos de 1840 a 1847 teve início um processo de aprofundamento da dependência externa em relação à composição da força naval tanto no que dizia respeito à importação de material para construção de veleiros, de artilharia e munição, como também de tudo que se relacionava à manutenção dos vapores que progressivamente iam sendo incorporados à esquadra nacional. Iniciou-se, assim:

[...] um processo de formação de um setor inteiramente dominado por operários estrangeiros e especialistas brasileiros em toda a estrutura da Armada: dos arsenais aos navios, todos os espaços e novas funções ligadas às novas tecnologias foram ocupadas por oficiais e artífices formados no exterior, bem como engenheiros e operários belgas, ingleses, franceses e alemães. (ARIAS NETO, 2001, p. 75-76).

Um aprofundamento do perfil coletivo dos marujos da Armada brasileira é possibilitado pelo cruzamento das variáveis “origem” e “cor”. Novamente recorrendo aos dados relativos às três embarcações da Armada com maior tripulação entre as décadas de 1820 e de 1850, temos o seguinte quadro:

**Tabela 22 - Relação entre cor e origem de marinheiros da Armada**

NAVIO	ESTRANGEIROS		NACIONAIS	
	BRANCOS	DE COR	BRANCOS	DE COR
Fragata <i>Imperatriz</i>	210	18	39	186
Fragata <i>Constituição</i>	312	22	64	193
Corveta <i>Imperial Marinheiro</i>	122	27	50	310
<i>Total</i>	<i>644 (91,2%)</i>	<i>67 (9,2%)</i>	<i>153 (16,%2)</i>	<i>789 (83,8%)</i>

Fonte: Jeha (2011, p. 151)

Se por um lado entre os classificados como brancos havia, em sua maioria, estrangeiros, a situação se inverte ao analisar esta classificação entre os nacionais. Dado o perfil dos homens que hegemonicamente eram recrutados para a Armada ou enviados para os corpos de imperiais marinheiros (tema de nosso capítulo 3), não é difícil entender o grande



percentual de trabalhadores de cor que compunham as guarnições nacionais: tratava-se de um contingente fortemente marcado pela presença de negros livres e libertos, mestiços, pardos, etc<sup>125</sup>.

\* \* \*

Estabelecemos estas quantificações como forma de obter um perfil coletivo dos homens do mar na cidade de Rio Grande, permitindo uma primeira aproximação com as especificidades de sua composição nesta porção meridional do Brasil. Tais informações serão importantes pois permitem, em conjunto com as considerações a serem esboçadas na primeira parte do próximo capítulo, situar socialmente os trabalhadores do mar estudados. Ademais, a constatação da diversidade de origem na composição dos grupos marujos mercante e militar – com a destacada presença de afrodescendentes livres e escravizados, europeus e brasileiros –, é representativa da formação atlântica de tais contingentes, sugerindo igualmente que a sua cultura poderia beber de tradições igualmente atlânticas.

---

<sup>125</sup> É interessante observar a longevidade deste perfil, tarefa possibilitada pelo estudo de Álvaro Nascimento que, ao analisar a Marinha de Guerra nos primeiros momentos da República brasileira, informa não ter encontrado dados confiáveis que possibilitassem elaborar um perfil por raça ou cor dos trabalhadores da Marinha de Guerra, mas afirma que no ano de 1910 os negros perfaziam cerca de 90% dos marujos, levando-o a “crer que uma parte esmagadora dos marinheiros em fins do século XIX fosse composta de homens e menores negros” (NASCIMENTO, 2001, p. 116).

### **CAPÍTULO 3 - A VIDA DOS HOMENS DO MAR**

Em que pese o papel fundamental da navegação – e por extensão dos seus agentes sociais – na formação histórica do mundo moderno, o movimento de resgate do papel histórico destes indivíduos parece ainda muito recente na historiografia brasileira. Entre as questões que ultimamente têm recebido maior atenção está a análise do cotidiano de trabalho e das práticas culturais marujas, perspectiva que motivou abordagens sobre as relações sociais estabelecidas internamente ao grupo dos marinheiros e destes com a hierarquia naval, com as autoridades estatais e outros grupos populares nas cidades por onde passavam. Situações de conflitos individuais ou coletivos, por exemplo, passaram a ser analisadas mediante a consideração dos sentidos e expectativas do grupo dos marinheiros a respeito das contendas.

Na primeira parte deste capítulo discutiremos como se dava a produção social do marinheiro militar e mercante no Brasil do século XIX, de forma a complementar a imagem do grupo esboçada no capítulo anterior. Em um país com a dimensão do Brasil, a dependência da navegação tanto para transporte de mercadorias e passageiros quanto para questões de soberania estatal (vigilância das fronteiras, enfrentamento de conflitos internos e externos, repressão ao tráfico ilegal após 1850) era uma questão estratégica. Porém, as condições particulares da vida marítima, ao aliar um cotidiano árduo de trabalho com uma série de riscos e restrições à vida de seus agentes, tornavam a atividade pouco atrativa para a maior parte da sociedade. De forma que a segunda parte do capítulo será destinada a problematizar o cotidiano da vida embarcada, com atenção especial ao seu sistema disciplinar e às formas de domínio na marinha mercante e na militar. Esse conjunto de reflexões conflui ao entendimento dos significados da cultura maruja na medida em que permite relacionar como as suas origens sociais, o processo pelo qual se tornavam marinheiros e o cotidiano do trabalho embarcado incidiam na gestação de conflitos e de percepções distintas, entre baixa e alta marinhagem, quanto às suas vidas, auxiliando na percepção de questões simbólicas e materiais que se relacionavam em suas leituras sobre o mundo trabalho. Por fim, questionaremos a possibilidade de se operacionalizar com os “marinheiros” enquanto grupo ou categoria de análise, discutindo se formas de identificação próprias eram elaboradas entre estes trabalhadores ou se a heterogeneidade aparecia como fator de desarticulação a invalidar o recurso à categoria.

### 3.1- Tornar-se marinheiro: a Armada e a marinha mercante no Brasil Imperial:

A Armada Imperial brasileira, logo que criada após a Independência, em grande medida seguiu o modelo de organização da Marinha militar portuguesa, inclusive constituindo sua primeira esquadra mediante confisco de navios desta última no Rio de Janeiro. Tinha entre suas principais atribuições neste momento defender a consolidação da Independência, a integridade e a ordem interna do nascente Império, o que incluía igualmente proteger a sua atividade comercial e a marinha mercante (ARIAS NETO, 2001, p. 23 e 50).

Colocava-se, porém, o desafio de obter praças para compor as tripulações necessárias à efetivação de tais intentos. A documentação administrativa estatal revela o esforço das autoridades em atingir estes objetivos mediante o recurso do engajamento voluntário, mas sobretudo do recrutamento forçado, visto a socialmente disseminada recusa em aderir por iniciativa própria à vida flutuante nas embarcações militares.

Em 1836 o Ministro da Marinha Salvador José Maciel apresentou uma proposta de criação de companhias fixas de marinheiros onde deveriam servir:

[...] todos os rapazes sem meios de subsistência, e os que não se aplicarem assiduamente à algum ofício ou ocupação; estes corpos devem ser organizados de tal forma, que se tornem aptos para todo o serviço de mar, e aprendam conjuntamente o manejo de artilharia, de fuzil e de todas as armas, que se usam nos combates navais e nos de terra.<sup>126</sup>

Tais companhias foram criadas pelo Decreto n. 42 de 15/10/1836<sup>127</sup>, que autorizava o governo a “formar sucessivamente quatro Companhias fixas de Marinheiros, de cem praças cada uma”, as quais quatro anos depois foram transformadas no corpo de imperiais marinheiros. Mediante decisão de 23/11/1837, o Ministério da Marinha oficiou às presidências das províncias ordenando que atuassem no sentido de efetuar engajamentos e recrutamentos de homens livres para a composição das guarnições da Marinha:

Sendo da maior urgência armar quanto antes algumas embarcações de guerra, e sendo um dos obstáculos que se opõe à celeridade de semelhantes armamentos a falta de marinheiros que as guarneçam, ordena o Regente Interino (...) que V. Ex. faça remeter com toda a brevidade ao arsenal de Marinha desta Corte o maior número possível de indivíduos aptos para este serviço, que tenham a idade de 14 a 36 anos, e a precisa robustez, ordenando, outrossim o mesmo Regente que, caso não haja nesta província

<sup>126</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1836, p. 8 (Proposta e Relatório apresentados à Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1836 pelo Ministro Salvador José Maciel).

<sup>127</sup> *Coleção de Leis do Império do Brasil*, ano de 1836, p. 26.

quem voluntariamente por tempo determinado queira se engajar, que poderá ser de um a dois anos, faça V. Ex. proceder ao recrutamento na forma das leis em vigor.<sup>128</sup>

Ao longo do período imperial alterações foram feitas na legislação que regulava o ingresso de marinheiros nas fileiras da Armada, mas quatro foram as formas básicas utilizadas, a saber: o engajamento voluntário, a contratação de estrangeiros, o recrutamento e o alistamento de menores oriundos das escolas de aprendizes (NASCIMENTO, 2001, p. 67-68). O engajamento e o recrutamento eram métodos comuns a quase todos estados ocidentais da época, tanto em relação às Forças Armadas quanto a marinha mercante (ARIAS NETO, 2001, p. 33). Mas cabe salientar que recrutamento era sinônimo de arregimentação pelo uso da força, constituindo-se num ato compulsório. Como observado por Kraay, “a própria linguagem do recrutamento destacava sua natureza coercitiva: as autoridades falavam da ‘apreensão’ e da ‘prisão’ dos que recrutavam” (KRAAY, 1999, p. 114).

Se nos momentos iniciais da sua Independência o estado brasileiro recorreu ao recrutamento e alistamento de indígenas e de escravos oferecidos pelos seus senhores como marinheiros e grumetes, em pouco tempo o serviço militar fora restrito apenas aos cidadãos, categoria que não incluía os referidos grupos (ARIAS NETO, 2001, p. 22, 23 e 60).

O engajamento, ao depender da iniciativa do indivíduo em se alistar, pouco resultado surtiu em termos práticos. Se a aversão à vida marinha já afetava a composição das tripulações mercantes, na Armada a disciplina militar tornava-a ainda menos atraente, pois servir “a uma força armada era sinônimo de estar preso por anos a um rígido regime de disciplina e hierarquia” (NASCIMENTO, 2001, p. 72). Frente ao número historicamente insuficiente de voluntários, o recrutamento tornou-se a principal fonte para obtenção de marinheiros e também de soldados para o Corpo de Artilharia da Marinha, as quais constituíam suas guarnições inferiores (GREENHALG *apud* ARIAS NETO, 2001, p. 33). O quadro seguinte apresenta um balanço das formas de ingresso de praças na Armada Imperial para todo Brasil no intervalo entre os anos de 1845 a 1866:

---

<sup>128</sup> Decisão de 13/11/1837. Referido por Arias Neto (2001, p. 58), com base em Caminha (1986, p. 415).

**Tabela 23 - Ingresso de praças no Corpo de Imperiais Marinheiros**

<i>Modalidade</i>	<i>1845-1854</i>	<i>%</i>	<i>1855-1866</i>	<i>%</i>
Recrutamento	1357	63,47%	2935	67,14%
Companhias de aprendizes marinheiros	683	31,94%	1336	30,56%
Voluntários	91	4,25%	87	1,99%
Transferidos de outros corpos	06	0,28%	11	0,25%
Substituição	01	0,04%	02	0,04%
<i>Total</i>	<i>2138</i>		<i>4371</i>	

Fonte: Arias Neto (2001, p. 100), a partir de: Mapa Estatístico do Corpo de Imperiais Marinheiros, disponível no *Relatório Ministério da Marinha de 1867* (anexo). As informações sobre percentuais foram por nós inseridas<sup>129</sup>.

Tais dados demonstram a quase insignificância do voluntariado e o predomínio absoluto do recrutamento. Ao mesmo tempo em que fornecia mão-de-obra a custo mínimo ao estado, este último método de arregimentação não impactava sobre as forças produtivas da sociedade (KRAAY, 1999, p. 117). Isto porque havia uma clara definição quanto à “qualidade” da população que deveria ser recrutada: mendigos, capoeiras, ébrios, vadios, desordeiros. Ou seja, homens livres pobres considerados desclassificados, inúteis e perigosos à sociedade. E, paralelamente, havia também clareza quanto aos que não deveriam ser recrutados por serem considerados essenciais à sociedade e à economia:

A legislação principal que regulava o recrutamento, as Instruções de 1822 (uma codificação da prática anterior que vigorava até 1875), indicou as classes de homens sujeitos ao recrutamento e declarou o intento do governo de proteger os que eram percebidos como essenciais à sociedade e à economia, por esse meio assegurando o bem estar da sociedade. Eram sujeitos ao recrutamento forçado todos os homens brancos solteiros e pardos livres de 18 a 35 anos (a omissão de pretos livres seria logo retificada mas, nos anos de 1820, o exército rejeitava negros devido à sua cor). Homens nesta faixa etária, empregados em atividades econômicas julgadas úteis, todavia, gozavam de isenção: feitores, tropeiros, artesões, cocheiros, marinheiros, pescadores, um filho de cada lavrador, certo número de empregados em cada estabelecimento comercial e estudantes. Além de homens casados, as instruções também isentavam o irmão maior responsável por órfãos menores e um filho para sustentar cada viúva. As instruções restringiam essas isenções com a cláusula “uma vez que exercitem os seus ofícios efetivamente e tenham bom comportamento”, o que deixou bastante liberdade às autoridades para interpretarem a lei. (KRAAY, 1999, p. 117-118)

<sup>129</sup> Os períodos em que este levantamento foi organizado correspondem à vigência dos decretos Decreto n. 411-A de 05/06/1845 (período de 1845 a 1854) e do Decreto n. 1465 de 25/10/1854 (a partir de 1854). Conforme *Coleção de Leis do Império do Brasil*.

O recrutamento funcionava, então, como uma saída para problema da proliferação da mendicância, dos menores órfãos, dos homens livres e libertos desocupados e considerados ameaças à propriedade privada, à economia e à moral. E nesse sentido pode ser visto como um poderoso mecanismo de controle social e coerção ao trabalho, uma das faces do projeto imperial de disciplinamento em que um dos braços era a marinha de guerra (NASCIMENTO, 2001, p. 71; KRAAY, 1999, p. 119).

O recrutamento foi a base da conformação dos quadros da marinha de guerra não só no Brasil Imperial, mas na maioria dos estados ocidentais do período (ARIAS NETO, 2001, p. 33). E neste sentido cabe observar que outro aspecto comum referia-se às origens sociais dos recrutados, geralmente homens livres pobres, excluídos e expropriados, bem como do uso de métodos punitivos como forma de controle destes trabalhadores. Longe de ser considerado um prêmio ou uma prova de coragem, configurava uma forma de controle e punição sobre grupos indesejados mediante uma política sistemática de aprisionamento (ARIAS NETO, 2001, p. 33-34 e 71; NASCIMENTO, 2001, p. 85). O recrutamento comportava ainda uma dimensão moral e “pedagógica” pois era entendido por seus promotores “como uma escola de disciplinarização dos indivíduos desordeiros. Pretendia-se, ao sujeitar os indivíduos à dura disciplina militar, podar os maus instintos, os vícios da ociosidade e do crime” (MOREIRA, 2009, p. 48)<sup>130</sup>.

A execução do recrutamento envolvia um esforço conjunto de autoridades militares e civis frente ao objetivo de preencher as metas estabelecidas, decorrência da crescente demanda por marinheiros. Quanto as suas formas de execução e os agentes sociais nele envolvidos, sabe-se que:

Até por volta de 1836, o recrutamento era feito por autoridades policiais, judiciais e de Marinha. Na Corte o responsável era o Inspetor do Arsenal. Em 1829 ele informava à Câmara que, desde 1826, haviam sido realizados recrutamentos trinta e duas vezes, sendo que quatro a partir de ordens escritas e as demais verbais; que somente no Rio de Janeiro haviam sido recrutados mil quatrocentos e oitenta e oito homens e das províncias de São Paulo, Rio Grande, Espírito Santo, Alagoas, Bahia, Pernambuco, Ceará, Piauí, Maranhão e Pará haviam sido remetidos mil setecentos e sessenta e nove indivíduos. Eram destinados ao Exército, ao corpo de artilharia da Marinha e haviam sido recrutados entre marinheiros de navios mercantes e tropas de primeira linha, estes últimos nas províncias [...]. (ARIAS NETO, 2001, p. 34)

---

<sup>130</sup> Sobre o recrutamento forçado e as relações entre o Estado brasileiro e a população livre e pobre a partir da perspectiva da criminalidade, disciplina, raça, honra e identidade nacional no período imediatamente posterior ao analisado nesta tese, ver Beattie (2009).

Em 14 de abril de 1855, o Decreto n. 1591<sup>131</sup> regulou o sistema de alistamento de voluntários e recrutas para o serviço da Armada. A partir de então o governo estabeleceria o número de indivíduos que cada província deveria anualmente contribuir para a composição dos quadros da Força Naval<sup>132</sup>. Mediante ordens da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, as presidências das províncias, as capitânicas dos portos e os comandos das estações navais e de navios soltos estavam autorizados a proceder ao alistamento de recrutas e voluntários. Ofícios eram enviados às presidências das províncias, e destas para os chefes de polícia, delegados e sub-delegados solicitando o empenho em obter voluntários e recrutas, em uma ação conjunta entre diferentes níveis de atuação do estado imperial que revela a necessidade e a dificuldade de obtenção de marinheiros para a Armada<sup>133</sup>.

Tal limitação era recorrentemente apontada pelos agentes envolvidos nesta atividade. Em 29/12/1854 o Juiz Municipal de Caçapava, no Rio Grande do Sul, José Pinheiro de Ulhôa Cintra, informava ao Presidente da Província, João Luis Viera Cansação de Sinimbu, que:

Tendo presente a circular no. 15 de 07 de dezembro do corrente em que V.S. me determina que faça todas as diligências, quer por meio de engajamento, quer de recrutamento, para obter o maior número de indivíduos a fim de se manter o número de praças do Corpo de Imperiais Marinheiros e do Batalhão Naval, de preferência os que tiverem idade de 12 a 18 anos para as Companhias de Aprendizes [...] Em resposta pois, cumpre-me significar a V.S. que *por meio de engajamento nada se poderá conseguir pelo horror que inspira o serviço da marinha, ou a bordos de vasos de guerra, aos habitantes desta Província e sendo por consequência necessário recorrer ao recrutamento.*<sup>134</sup> [grifos nossos]

Tal “horror” se voltava com mais força para a Marinha de Guerra, como é possível perceber nas palavras do Capitão do Porto no Rio Grande do Sul, Antônio Caetano Ferraz<sup>135</sup>. Em 12/04/1857, Ferraz respondia ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da

<sup>131</sup> Decreto n. 1591: “Manda observar as Instruções por que deve ser feito o alistamento de voluntários e de recrutas para o serviço da Armada.”. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, ano de 1855, p. 326.

<sup>132</sup> Em 1860, por exemplo, a província do Rio Grande do Sul ficou responsável por fornecer 80 recrutas, além do maior número possível de menores para as Companhias de Aprendizes Marinheiros. Fonte: *Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1860, p. 18.

<sup>133</sup> Apesar da repulsa dos homens livres para com o alistamento voluntário, ele poderia se constituir numa estratégia de escravos fugidos obterem liberdade, passando-se por livres, em uma prática denominada por Hendrik Kraay (1996) como “o abrigo da farda”. Discutiremos esta questão no capítulo 5.

<sup>134</sup> AHRs, Fundo Justiça, Caçapava, Maço 5, Correspondência do Juízo Municipal. Remetida pelo Juiz Municipal de Caçapava, José Pinheiro de Ulhôa Cintra, ao Presidente da Província do RS, João Luis Viera Cansação de Sinimbu.

<sup>135</sup> Em 1822 Antônio José Gonçalves Chaves (político e charqueador) já havia, brevemente, referido esta como uma característica do povo desta província, em texto onde analisava o “Caráter, usos e costumes dos povos desta província, e suas principais inclinações”. Chaves afirmou que os mancebos desta província eram “aptos em qualquer ramo a que se apliquem, mas pouco se inclinam à navegação, seja pela facilidade que há de adquirir riquezas em terra, seja porque tenham repugnância natural” (CHAVES, 1978, p. 211).

Marinha sobre o andamento dos alistamentos de voluntários e recrutas para ao serviço da Armada nesta província, salientando que:

[...] o principal embaraço que tenho achado, para conseguir alistados voluntários, é a grande falta que tem havido, em todos os ramos que pertencem aos indivíduos empregados na vida do mar, nesta Província; *pois não havendo para os misteres da Marinha mercante, donde lhes pagam crescidas soldadas, são mui poucos os que se sujeitam a engajar-se para o serviço da Armada*, e até mesmo no das repartições públicas, que precisam ter remadores para os escaleres.<sup>136</sup> [grifos nossos]

Cerca de dois anos após, o mesmo Capitão do Porto informava ao Presidente da Província a permanência do problema do engajamento de voluntários para Armada no Rio Grande do Sul, traduzindo o motivo que afastava a população de tais guarnições. Segundo Caetano Ferraz, havia uma preferência dos homens do mar pela marinha mercante por esta oferecer maiores vantagens, mas também como estratégia para fugir da “disciplina militar”.<sup>137</sup>

Dessa forma, a dependência do recrutamento instituiu uma verdadeira “caça” de indivíduos “turbulentos” e “vadios” que se enquadrassem nos critérios estabelecidos para tal (NASCIMENTO, 2001, p. 68). Este foi o caso do crioulo natural do Rio Grande do Sul, Manoel Rodrigues, “dito forro” que serviu aos rebeldes farroupilhas e, tendo evadido, acabou recrutado em fevereiro de 1845 para a Armada Imperial. Manoel foi remetido pelo 1º. Suplente do Subdelegado de Polícia do Povo Novo (distrito rural de Rio Grande) para o Comandante das embarcações de guerra no Rio São Gonçalo por ser “turbulento”, podendo assim, nas palavras deste agente policial, “corrigir-se de seus maus hábitos”<sup>138</sup>.

A ênfase no recrutamento de indivíduos com este perfil era recorrente na documentação, como pode ser verificado na correspondência remetida pelo Capitão do Porto no Rio Grande do Sul, Antônio Caetano Ferraz ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Conselheiro José Maria da Silva Paranhos, em 12/04/1857. Ferraz informava que:

Os indivíduos que daqui tem seguido recrutados para a Marinha, à disposição desse Ministério, são dos que a Polícia, ou esta Capitania pode recrutar, *para aliviar diferentes distritos de alguns vadios, que não são da*

<sup>136</sup> ANRJ, Série Marinha, XM, 202.

<sup>137</sup> AHRS, Fundo Comando de Armas e Marinha, Seção Capitania Dos Portos, Maço 33. Correspondência remetida pelo Capitão Porto do RS Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo Maniz da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do RS) em 17/01/1859.

<sup>138</sup> ANRJ, Série Marinha, IVM 3.115. Remetido 25/02/1845 por João Francisco da Silva (suplente do subdelegado de Polícia no Povo Novo) ao Comandante das embarcações de guerra estacionadas na linha do Rio São Gonçalo.



*vida do mar, ou que não se querem sujeitar a ela senão presos.*<sup>139</sup> [grifos nossos]

Este sistema acabava levando para a Armada muitos indivíduos reconhecidamente estranhos à vida no mar, o que constituía um elemento potencializador de insatisfações que poderiam constituir base para a formulação de práticas contestatórias<sup>140</sup>. Neste sentido, o *Relatório do Ministério da Marinha* de 1856 informava que as deserções estavam aumentando e tomando proporções “cada vez mais assustadoras” e, tanto para o Ministro da Marinha quanto para o Chefe do Quartel-General da Armada, a explicação residia no fato de que “além da propensão natural no marinheiro a desertar, a falta de vocação para a vida no mar, e o medo dos trabalhos e privações, que lhe são inerentes” jogavam peso fundamental nas decisões dos marinheiros em abandonar a Armada<sup>141</sup>.

Subterfúgios diversos foram utilizados na busca de contornar o problema da ausência de braços na Marinha Imperial, como incursões de recrutamento junto a embarcações mercantes, de forma que “forças comandadas por oficiais invadiam os navios, alta madrugada, quando a vigilância era pouca e as guarnições ainda estavam dormindo”, obtendo compulsoriamente trabalhadores para a Força Naval (GREENHALGH *apud* ARIAS NETO, 2001, p. 34)<sup>142</sup>. Existem ainda referências de recrutamento ilegal de homens na Banda Oriental do Uruguai para a Marinha de Guerra brasileira quando da presença de embarcações desta última no porto de Montevideo<sup>143</sup>.

Um outro expediente utilizado para suprir a necessidade de braços da Armada foi o engajamento de menores órfãos e desvalidos. Já em 1834 o ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres informava, em seu relatório anual, que para promover o aumento do número de marinheiros o governo estaria:

[...] fazendo engajar rapazes de 12 a 16 anos, que possam ali dedicar-se à vida do mar, já em fim criando, para dar-lhes instrução primária, uma escola a bordo de cada navio com mais de vinte bocas de fogo.<sup>144</sup>

<sup>139</sup> ANRJ, Série Marinha, XM, maço 202.

<sup>140</sup> Em 17/01/1859 o Capitão Porto do Rio Grande do Sul reconhecia que quase a totalidade dos marinheiros recrutados nesta província “não são homens da vida do mar”. Fonte: AHRS, Fundo Comando de Armas e Marinha, Seção Capitania dos Portos, Maço 33.

<sup>141</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1856, p. 6. Ministro João Maurício Wanderley.

<sup>142</sup> Arias Neto (2001, p. 35) informa ainda que, mediante “decisão de 1826, o governo ordenava ao intendente de polícia da Corte que efetuasse a prisão e remessa dos marinheiros das embarcações de comércio nacionais que desembarcassem fora da barra para evitar o recrutamento”, o que é sugestivo de que o recrutamento de marinheiros mercantes era um importante recurso na composição das tripulações da Armada.

<sup>143</sup> Archivo General de la Nación (Montevideo/Uruguai), Legación del Uruguay en el Brasil, Caixas 89, 102 e 108. Documentação gentilmente cedida por Paulo Roberto Staudt Moreira.

<sup>144</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1834, p. 12.

Porém foi só em 1840 que a primeira Companhia de Aprendizes Marinheiros foi criada no Rio de Janeiro, mediante o Decreto n. 14, de 27 de agosto do mesmo ano, ficando adida ao Corpo de Imperiais Marinheiros<sup>145</sup>. A partir de 1855 foram sendo instituídas, progressivamente, novas companhias de aprendizes marinheiros em diversas províncias<sup>146</sup>. Estes empreendimentos – denominados a partir de 1885 de *escolas* –, foram criados “com o fim de ensinar a arte da marinharia e as primeiras letras aos futuros grumetes” (NASCIMENTO, 2001, p. 77). Pelo Decreto n. 304, de 02/06/1843<sup>147</sup>, as companhias de aprendizes foram organizadas, ficando estabelecido que:

O corpo de aprendizes ficaria aquartelado a bordo de um navio de guerra onde se processaria sua instrução: prática de manobra de artilharia, lições de aparelho e pano, nomenclatura dos mastros, velames e leme, serviços de calafate, fuzil e pistola, bem como marcha e evoluções militares. Os aprendizes, além desta instrução, teriam aulas de primeiras letras e cálculo. (ARIAS NETO, 2001, p. 79).

O mesmo decreto, em seu artigo 28, estabelecia os critérios para a admissão na companhia de aprendizes:

Art. 28. Para ser admittido nas Companhias de Aprendizes Marinheiros é necessario: 1º, ter de dez até dezasete [sic] annos de idade; 2º, constituição robusta e propria para a vida do mar; 3º apresentar-se voluntariamente. Tambem poderão ser admittidos nestas Companhias os orphãos e desvalidos, que, além de satisfazerem ás duas primeiras condições, sejam para isso remetidos ao Commandante Geral do Corpo pelos Tutores ou Curadores, e respectivas autoridades locais.

A origem social destes meninos era semelhante a dos marinheiros recrutados – as classes subalternas –, mas com a particularidade de serem jovens órfãos, menores abandonados ou indigentes. Havia ainda menores remetidos por pais impossibilitados de criá-los e que buscavam nas companhias uma formação profissional e a sobrevivência do filho (NASCIMENTO, 2001, p. 78)<sup>148</sup>. Com esta iniciativa, o governo buscava amenizar os

<sup>145</sup> Fonte: *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Em 1840 as então companhias fixas de marinheiros, criadas em 1836, foram transformadas no Corpo de Imperiais Marinheiros (ARIAS NETO, 2001, p. 78).

<sup>146</sup> Para uma listagem dos estados que possuíam escolas de aprendizes, com os respectivos anos de criação, ver Nascimento (2001, p. 98, nota 33).

<sup>147</sup> Fonte: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, ano de 1843. Este decreto era mais amplo e buscava organizar militarmente o Corpo de Imperiais Marinheiros, ao qual as Companhias de Aprendizes Marinheiros eram adidas.

<sup>148</sup> A preocupação com a instrução pública de menores órfãos e abandonados aparece em outros momentos e instâncias governamentais. Para o Rio Grande do Sul, por exemplo, data de dezembro de 1837 a primeira legislação atinente à instrução pública instituindo um colégio de artes mecânicas destinado ao ‘ensino de Órfãos

problemas referentes à captação de novos marinheiros para a Armada, como é possível perceber na fala de Rodrigues Torres no Relatório do Ministério da Marinha de 1843, onde defendia a ampliação do número de Companhias de Aprendizes. Entendia Rodrigues que:

Estes moços, recebendo a bordo a educação apropriada, e habituando-se de tenros anos à vida do mar, formarão, em chegando à idade viril, outras tantas companhias de marinheiros militares, que satisfarão a todas as condições do serviço naval.<sup>149</sup>

Concomitantemente com a preocupação de formar marinheiros para o futuro estava a motivação pedagógica da administração estatal em transformar possíveis infratores em indivíduos úteis à nação e alinhados com os parâmetros impostos pelas elites (NASCIMENTO, 2001, p. 76-82). Menores eram enviados de diversas províncias para a Corte a fim de serem engajados nas Companhias de Aprendizes Marinheiros. No caso do Rio Grande do Sul, o Relatório Presidente Província de 1852, quando discutia os êxitos obtidos com os aprendizes empregados nas oficinas do Arsenal de Guerra de Porto Alegre, enfatizava que dentre estes somente os de má índole deveriam ser remetidos ao recrutamento na Marinha da Corte:

Tem sido prática remeterem-se para os Arsenais de Marinha, e Guerra da Corte, alguns dos educandos deste estabelecimento [as oficinas do Arsenal de Guerra de Porto Alegre], tirando-os assim à suas famílias, e privando a Província de cidadãos úteis, e dos bons serviços, que eles lhe podem prestar [...]. Mas acho acertado que estes não saiam para fora da Província, e que não se lhe assentem praça, senão no caso único de haverem chegado ao termo da aprendizagem, sem aproveitamento algum, e de terem muito má índole e inclinações.<sup>150</sup>

Uma Companhia de Aprendizes foi criada no Rio Grande do Sul pelo Decreto n. 2727, de 12/01/1861<sup>151</sup>. Deveria ter sido aquartelada junto aos prédios nacionais da Ponta da Macega, na cidade de Rio Grande, mas apesar da afirmativa do Presidente da Província em 1862 de que a mesma continuava “em progressivo aumento”, ainda não havia sido alocada na referida localidade<sup>152</sup>. O Relatório do Ministro da Marinha referente ao ano de 1862 fez a seguinte referência a este estabelecimento:

---

de pobres expostos, e filhos de pais indigentes que tiverem chegado à idade de dez anos, sem seguirem alguma ocupação útil’.” (GODOY, 2005, p. 5).

<sup>149</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, 1843, p. 14-15.

<sup>150</sup> *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1852, p. 20 e 21.

<sup>151</sup> *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1861, p. 11.

<sup>152</sup> *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1862, p. 20.

Devendo formar-se duas divisões de 100 menores cada uma, acha-se organizada, desde janeiro de 1861, somente a primeira, que apresenta um efetivo de 68 aprendizes, carecendo por consequência de 32 para seu estado completo. Está provisoriamente aquartelada em um dos prédios da Macega, mas planejo remove-la para a barra, sitio pelo seu isolamento e outras condições mais apropsitado para um estabelecimento desta natureza.<sup>153</sup>

Quanto à composição do pessoal da Companhia de Aprendizes Marinheiros em Rio Grande no referido ano, sabemos que dava conta de 65 indivíduos, dos quais 53 eram aprendizes, o que resultava numa carência de 45 menores para que pudesse ser completado número de 98, conforme fixado em lei<sup>154</sup>.

Cabe ainda referir que, a partir da década de 1840 questões referentes à disciplina das atividades cotidianas e a imposição de uma nova ética do trabalho tornaram-se secundárias nas projeções referentes a Armada. O problema central passou a ser a construção de uma reserva naval para a Armada Imperial entre marinheiros de cabotagem, canoeiros e, sobretudo, pescadores, que viram suas comunidades estabelecidas ao longo da costa brasileira tornarem-se alvo particular dos recrutadores (SILVA, 2001, p. 200)<sup>155</sup>.

Com a criação de capitânicas dos portos nas províncias marítimas do Império em 1845, foram instituídas matrículas de todos “indivíduos nacionais empregados na vida do mar”, incluindo pescadores, calafates e carpinteiros navais (fossem livres ou escravos), constituindo-se assim um registro geral de todos os trabalhadores envolvidos com as lides marítimas e fluviais no Brasil.<sup>156</sup>

Depois de matriculados, todos pescadores e trabalhadores do mar teriam de se apresentar nos estabelecimentos das Capitânicas dos Portos todo mês afim de tomar visto em seus registros. Se por um lado os pescadores estariam isentos de servir na Guarda Nacional e não teriam mais nenhum outro ônus civil, contudo deveriam sujeitar-se ao serviço militar na Marinha de Guerra quando necessário. Conseqüentemente, a obrigatoriedade da matrícula tinha por função primordial conhecer o grupo profissional em questão para depois recrutá-lo a contento (SILVA, 2001, p. 214-215).

Esta busca de marinheiros para a Força Naval entre os pescadores era, porém, anterior às matrículas. Já em 1828, o Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito apresentava a

<sup>153</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1863, p. 7.

<sup>154</sup> *Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul*, ano de 1862, p. 20

<sup>155</sup> Em Portugal do século XV as comunidades de pescadores já eram uma importante fonte de marinheiros e de saberes náuticos (SILVA, 2001, p. 30).

<sup>156</sup> As Capitânicas dos Portos foram criadas pelo Decreto n. 358, de 14 de agosto de 1845, e seu Regulamento foi estabelecido pelo Decreto nº 447, de 19 de Maio de 1846. Fonte: *Coleção de Leis do Império do Brasil*.

preocupação quando a necessidade de se atentar para o aumento da quantidade de pescadores no país, particularmente os de alto mar, uma vez que estes eram considerados os “naturaes viveiros, d’onde a Marinha de guerra poderá [...] haver a necessária marinagem”<sup>157</sup>. E quinze anos após, o ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres, em projeto apresentado à seção de Marinha e Guerra do Conselho de Estado, reafirmava acreditar ser a atividade pesqueira, em conjunto com a do comércio marítimo, “a mais proveitosa escola e o viveiro mais abundante” do qual se obteriam marinheiros para a Armada.<sup>158</sup>

O caso ocorrido com Manoel Antônio da Silva, no Rio Grande do Sul de 1850, é emblemático no que se refere às discussões acima apresentadas, na medida que congregava um conjunto de critérios utilizados para selecionar os recrutáveis. Em correspondência dos governantes da província era informado que:

Tendo sido preso a minha ordem o *pescador* - Manoel Antônio da Silva – por más informações que dele tive, como *homem desordeiro, de maus costumes, ladrão* de canoas e contra que se queixa a própria mãe, que se dirigiu a mim pedindo para que o mandasse tirar daqui, e *achando-se este indivíduo pela sua profissão no caso de servir na esquadra nacional e imperial*, vou rogar a V. Exa. Se digne de expedir as suas ordens para que seja remetido para a Corte a fim de servir na esquadra, se assim julgar conveniente.<sup>159</sup> [grifos nossos]

Como pode ser observado, Manoel da Silva preenchia dois requisitos fortemente utilizados para selecionar o tipo ideal de homem livre e pobre a ser recrutado: primeiramente era pescador, portanto afeito às lides náuticas; e fora categorizado como “ladrão”, “desordeiro” e de “maus costumes”, logo “merecedor” do castigo, controle e “educação” propiciado pelo serviço militar compulsório. O engajamento na marinha de guerra, particularmente mediante o recrutamento, figurava assim não apenas como um recurso para obtenção de mão-de-obra para a Armada Imperial, mas igualmente como um mecanismo social de controle sobre uma população a que se desejava impor um determinado modo de vida que condissesse com os projetos de consolidação do projeto imperial. Da interação e contraponto à mão normatizadora do estado surgiram formas de contestação maruja que serão analisadas posteriormente.

<sup>157</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, apresentado em 03/05/1828, p. 4.

<sup>158</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1843, p. 14. Apresentado à Assembléia Legislativa em na 2ª Sessão da 5ª. Legislatura.

<sup>159</sup> AHRs, Fundo CGRS, 14 de janeiro de 1850. Citado por Moreira (2009, p. 46).

\* \* \*

Se a bibliografia e a documentação histórica permitem reconstituir com bastante riqueza as formas pelas quais os indivíduos se tornavam marinheiros da Armada Imperial brasileira, o mesmo não podemos dizer quanto a origem das tripulações mercantes. A inexistência de mecanismos formais de constituição de mão-de-obra na marinha mercante torna a apreensão deste aspecto difusa e dependente de registros históricos tangenciais.

Sabe-se que grande parte dos tripulantes das embarcações mercantes de cabotagem e longo curso no século XIX eram estrangeiros, embora os dados quantitativos analisados não possibilitem uma apreciação das respectivas nacionalidades. Ainda que no Brasil houvesse grande aversão à vida marítima, alguns países como Portugal tinham tradição de fornecimento de homens para a vida no mar, o que, aliado aos vínculos históricos e econômicos do Brasil com o referido país ibérico, possivelmente explique a grande presença de portugueses nessas tripulações.

A constatação sobre a grande presença lusitana nas embarcações em trânsito pelo Brasil não surpreende se levarmos em conta a manutenção de vínculos deste país com Portugal mesmo após a sua Independência, bem como a existência de uma tradição de transmissão de saberes náuticos de geração a geração entre a população portuguesa. João Augusto Neves Baptista (2000, p. 90, 101 e 102), por exemplo, em estudo sobre as estruturas sócio-profissionais em Matosinhos (localidade próxima à cidade do Porto, em Portugal) na segunda metade do século XVIII, constata a “adoção pelos filhos dos marinheiros, quase em exclusivo, do ofício do pai e residualmente por actividades relacionadas com o mar; só depois se dirige a outras”. Constata também que muitos filhos de indivíduos identificados como pescadores acabavam se direcionando para a profissão de marinheiros

Cabe ainda referir que em Portugal, conforme o *Regimento de Matricula de oficiais de navegação de 1591*, era permitido aos filhos dos homens empregados nas atividades do mar com mais de dez anos acompanharem aos pais nas viagens ultramarinas, recebendo "soldo e ração como seos pães", o que exerceu um evidente estímulo ao aumento da população marítima portuguesa e “por conseguinte, o reconhecimento implícito da importância que desempenhava nesta actividade a transmissão de conhecimentos de pais para filhos, num espaço real e vivencial de trabalho” (BAPTISTA, 2000, p. 102)<sup>160</sup>. Mas Baptista constatou igualmente que, para o período estudado, grande parte dos jovens enveredou pela profissão de

---

<sup>160</sup> Conforme: *Treslado do Regimento sobre os offiçiaes de Navegação, e da Ribeira, e Bombardeiros que se hão de matricular*. Artigo 13<sup>a</sup>, Fl. 184.

marinheiros, independentemente da profissão dos pais, o que encontraria explicação na atração exercida pela navegação desde o período das “descobertas ultramarinas portuguesas” quando grassou a ideia de que ser marinheiro possibilitava enriquecer rapidamente, mas também da impossibilidade de muitos filhos de lavradores em continuarem vinculados às atividades paternas devido as restrições de acesso à terra (BAPTISTA, 2000, p. 116-117).

Outra fonte de marinheiros para a marinha mercante brasileira foram os homens livres nacionais. Mesmo que a fama negativa da vida embarcada constituísse um fator refratário para muitos deles, a necessidade de sobrevivência poderia levar indivíduos dos grupos populares no Brasil a buscar neste meio o aprendizado de um ofício e uma forma de sobrevivência. Conforme Rodrigues (2001, p. 190):

[...] o engajamento de homens livres e pobres em navios para aprenderem uma profissão também estava de acordo com as regras do mercado de trabalho existente para essa camada popular, que tinha no mar uma possibilidade de arranjar trabalho em troca de salário.

As cidades portuárias, com seus muitos trabalhadores braçais, eram potencialmente fonte de novos candidatos a marinheiros. Muitos destes possivelmente já possuíam algum contato anterior com o universo social náutico que auxiliasse neste processo, como era o caso dos carregadores dos cais ou dos trabalhadores dos estaleiros. Para estes novatos, o processo de iniciação nas lides marítimas ocorria mediante sua vinculação como “grumete”, “mancebo” ou “moço”, denominação utilizada para aqueles que estavam em fase inicial do aprendizado na embarcação<sup>161</sup>. Mesmo sendo difícil mensurar a partir das fontes quantitativas disponíveis, é provável ainda que muitos indivíduos vinculados ao mundo da pesca se voltassem por algum momento de suas vidas para a marinha mercante, dada a familiaridade que já possuíam com a navegação.

Ainda que a preocupação maior do estado imperial no que se refere à constituição de mão-de-obra para o mundo náutico fosse com as guarnições militares, é possível constatar igualmente que o mesmo não se eximiu de pensar o problema da obtenção de quadros para o setor comercial da navegação<sup>162</sup>. Assim, decretos publicados nos anos de 1845 e 1854

<sup>161</sup> *Mancebo*, “classe de marinheiros aos quais se lhe não confiam ainda certos trabalhos de maior consideração – é termo mercante, entre marinheiro e moço de governo”; *Moço de governo*, “classe de marinheiro entre o moço e o mancebo; e que já governa o leme em tempo bonançoso”; *Grumete*, “moço do navio, cuja praça medeia entre os marinheiros e os pagens”; e *Pagens*, “pequenos moços empregados constantemente na limpeza dos navios de guerra”. Conforme: *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, p. 177, 198, 211 e 223.

<sup>162</sup> Em 19/09/1857, por exemplo, o Capitão do Porto de Rio Grande, Antônio Caetano Ferraz, em correspondência ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Conselheiro José Antônio Saraiva,

estabeleceram a possibilidade dos imperiais marinheiros servirem, por período delimitado de tempo, em embarcações mercantes nacionais, devendo retornar posteriormente aos corpos militares.<sup>163</sup>

A origem militar dos marinheiros mercantes poderia, entretanto, ser constituída por um duplo caminho. Além dos que se licenciavam por período determinado, como acima referido, os navios comerciais poderiam igualmente ser o destino de muitos desertores da Armada. Não era desconhecida das autoridades a preferência dos marinheiros pela vida no setor mercante, tanto pelas possibilidades de soldos mais generosos como também para fugir da disciplina militar.

Outro grupo fundamental à composição das tripulações mercantes no Brasil Imperial foram os cativos. Enquanto para os homens livres nacionais e estrangeiros o engajamento na vida do mar poderia ser opcional (alistamento voluntário na Armada ou vinculação ao setor mercante), para os escravos não existia margem de escolha. Ainda que tenham estado ausentes dos quadros da Marinha de guerra desde 1824, sua presença foi expressiva nos quadros da marinha mercantes ao longo do século XIX, como verificado quantitativamente no capítulo anterior. Os trabalhadores marítimos escravizados poderiam ser propriedade do dono da embarcação, do capitão ou mesmo alugado a outros proprietários. Para estes indivíduos, a iniciação no trabalho marítimo poderia ocorrer em distintos momentos da sua vida, porém sempre “sob o arbítrio do senhor ou de quem os tomava em aluguel” (RODRIGUES, 2001, p. 190). A existência de serviços de seguro de vida para escravos marítimos é um indicativo do quão devia ser vantajoso, em um contexto onde faltavam marinheiros para a navegação mercante, possuir um cativo com tal especialização<sup>164</sup>. E nesse sentido a documentação referente à cidade de Rio Grande revela indícios sobre a existência de mercado de oferta de escravos-marinheiros.

---

informava a dificuldade em obter engajados para a Armada Imperial “em razão de grande falta que existe aqui de marinagem, circunstância esta que também ocasiona muitos embarços ao Comércio Marítimo desta Província; pois além de pagarem avultadas soldadas, não encontram muitas vezes indivíduos da citada classe, para completarem as tripulações dos navios.” (Fonte: ANRJ, Série Marinha, XM, maço 202).

<sup>163</sup> O Decreto 411-A, de 05/06/1845, no artigo 29, estabelecia que os “Imperiais Marinheiros que, como tais, servirem por espaço de seis anos, obterão, se quiserem licença, em tempo de paz para navegar em Navios Mercantes, por tempo de três anos, findos os quais deverão apresentar-se no Corpo, sob pena de serem considerados desertores.” Já o Decreto n. 1465 de 25/10/1854, em seu artigo 4º, estabelecia que o imperial marinheiro recrutado ou oriundo das companhias de aprendizes “que tiver como tal serviço por espaço de seis anos, e com bom comportamento, poderá obter até quatro anos de licença para empregar-se a bordo de navios mercantes nacionais. Esta licença somente será concedida por prazos de um a dois anos”. Fonte: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, anos de 1845 e 1854.

<sup>164</sup> Exemplo pode ser encontrado no jornal *Opinião Pública* que publicou no seu n. 61, de 16/04/1868, p. 5, anúncio da empresa Companhia Feliz Lembrança, do Rio de Janeiro, oferecendo seguro de vida a escravos marítimos e terrestres. Fonte: BNRJ, Periódicos (Setor de Obras Raras).



A análise dos registros de compra e venda de escravos constitui um recurso para uma maior aproximação com esta dimensão. No caso de Rio Grande, tais registros revelam dezenove transações referente a marinheiros nesta condição jurídica para o período de 1834 a 1865<sup>165</sup>. Trata-se de um volume pequeno se for considerada a dimensão do trabalho escravo e o peso da navegação na economia local, o que possivelmente decorre do fato de que muitos desses documentos não apresentarem identificação alguma quanto à especialização profissional do indivíduo comercializado. De qualquer forma, os dados merecem ser explorados. Em seis dessas transações (31,57%) os compradores eram pessoas jurídicas (Medeiros & Lorena; e Serafim de Paula Freire & Irmãos), possivelmente firmas comerciais que possuíam armazéns na região portuária e talvez também embarcações, ou ainda apenas adquirissem cativos especializados no ofício náutico com o objetivo de alugá-los, beneficiando-se de sua privilegiada inserção nas redes sociais e de trabalho. Os processos criminais são repletos de exemplos sobre a coexistência de trabalhadores cativos alugados de diferentes senhores vinculados a uma mesma embarcação, e trabalhadores com tal ofício eram frequentemente oferecidos para venda nos jornais locais<sup>166</sup>.

Quanto à origem dos trabalhadores envolvidos nestes registros de compra e venda, tem-se que cerca de 90% eram africanos, percentual bem próximo do verificado entre os escravos-marinheiros listados nos inventários *post-mortem* de Rio Grande entre os anos de 1834 e 1864, conforme já analisado no capítulo anterior. Tais dados revelam que o trabalho cativo na marinha mercante vinculada à cidade de Rio Grande era um universo intensamente africano. De maneira que somos levados a perguntar o porquê destes índices, já que o percentual de africanos entre a população escravizada na cidade para o período era significativamente menor (ver capítulo 1). Embora não saibamos responder ao certo, algumas especulações são possíveis.

Um fator a ser considerado era a aversão generalizada pela vida embarcada entre a população brasileira, o que acabava por impulsionar os trabalhadores compulsórios a esse setor. Mas esta consideração explica apenas a elevada presença de escravos nas tripulações e não o porquê da superioridade de africanos. Esta talvez pudesse ser consequência da destinação das atividades mais indesejadas para os cativos africanos, talvez mesmo pela

---

<sup>165</sup> RIO GRANDE DO SUL (Estado). Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. *Documentos da escravidão : compra e venda de escravos : acervo dos tabelionatos do Rio Grande do Sul – volume 2*. Porto Alegre: CORAG, 2010. Disponível online no site [www.apers.rs.gov.br/](http://www.apers.rs.gov.br/)

<sup>166</sup> Seguem alguns exemplos: em 25/04/1836, Francisco Vieira de Castro anunciava a venda de um escravo “bom marinheiro”; e em 02/05/1862 o jornal *O Comercial* publicou que em quatro dias haveria o leilão do veleiro-brigue nacional *Providência*, ao qual acompanharia “cinco escravos completos marinheiros e bonitas figuras. Fonte: BNRJ, Periódicos (Setor de Obras Raras).

indisposição crioula em se vincular ao trabalho marítimo<sup>167</sup>. Mas é possível também que tal situação dialogasse com o acúmulo de experiência nas lides marítimas transportados pelos africanos de suas culturas de origem, já que diversos estudos têm demonstrado que os saberes náuticos faziam parte das experiências de diversos povos africanos desde tempos remotos<sup>168</sup>. Resta saber em que medida tais navegantes negros foram inseridos em massa no ambiente embarcado brasileiro por vontade senhorial ou se tal situação em alguma medida era fruto da agência destes trabalhadores em permanecer vinculados ao setor.

Ainda que se careça de estudos mais detalhados sobre a formação de mão-de-obra para a marinha mercante brasileira, os indícios apontam também para a constituição de um mercado que por vezes articulava diferentes províncias. Para o caso de Pernambuco do oitocentos, Luiz Geraldo Silva (2001, p. 184), ao questionar como os escravos eram arregimentados para a cabotagem, apontou a existência de pelo menos dois circuitos de compra, venda e aluguel de escravos marinheiros, um deles destinado à fornecer trabalhadores para a própria província e o outro orientado a mercados de mão-de-obra de outras regiões. O autor ressalta ainda que ambos os circuitos envolviam escravos com maior ou menor experiência no ramo profissional. Importante observar que Pernambuco se constituía na segunda região brasileira com a qual o porto de Rio Grande mais comercializava via cabotagem, juntamente com Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina, de maneira que o comércio de escravos marujos pode ter se constituído em mais um elemento de articulação mercantil em dimensão atlântica. Seja como for, é possível perceber a existência de especialização de determinados grupos que conformavam a mão-de-obra para a marinha mercante, constituindo um conjunto de indivíduos que atuavam por longos períodos neste setor dominando habilidades particulares à faina.

---

<sup>167</sup> É possível que tal situação decorresse da própria agência dos escravos crioulos em se afastar de atividades indesejadas, algo próximo ao que foi verificado no caso dos escravos rebelados no Engenho Santana de Ilhéus em 1789, quando os seus promotores manifestaram por escrito mediante um *Tratado de Paz* a exigência de que as atividades mais indesejadas fossem destinadas aos cativos africanos do plantel (REIS e SILVA, 1989). Documento divulgado originalmente por Schwartz (1977).

<sup>168</sup> Ainda que no período anterior à presença colonial europeia na África seus habitantes, ao que parece, não se vinculassem à navegação de longo curso ou em grandes embarcações, estudos têm apontado a importância da atividade da pesca e da navegação costeira e fluvial para diversos povos africanos desde o chamado período pré-histórico (KI-ZERBO, 2010; OGOT, 2010; AJAYI, 2010; VANSINA, 2010). Igualmente ocorreu o envolvimento de povos africanos na navegação de longo curso e nos circuitos náuticos europeus a partir da sua presença colonial no continente. Os povos *kru* da região da atual Costa do Marfim, Libéria e Gana, por exemplo, ficaram conhecidos por seus conhecimentos de marinhagem e pesca e eram tidos pelos ingleses do século XVIII como hábeis navegadores. E antes mesmo deste período os portugueses já se valiam de seus conhecimentos náuticos em suas viagens transoceânicas. Juntamente com os *fantas* da atual Gana e os *cabindas*, eram reconhecidos por suas experiências marítimas e empregados em navios negreiros e de cabotagem europeus. Igualmente existem referências às habilidades náuticas de povos africanos como os *muxiluandas*, os *vili* e os *cabo-verdianos*. A respeito ver: Bolster (1997); Carvalho, Gomes e Reis (2010, p. 222 e 226); Rodrigues (2011; 2013b).

\* \* \*

Com estas reflexões, longe de pretender esgotar a temática, procuramos caracterizar as formas pelas quais a sociedade brasileira obtinha e “produzia” socialmente trabalhadores para as atividades náuticas nas marinhas de guerra e mercante, destacando a extrema dependência do fator compulsório (recrutamento na Armada e escravidão na mercante). De maneira que devemos problematizar de que forma este aspecto incidia no cotidiano destes ambientes de trabalho, nas relações entre esses trabalhadores e as diferentes instancias de poder e, por fim, nos projetos de vida dos marinheiros, para que possamos assim melhor dimensionar e captar os significados de suas práticas contestatórias.

A seguir, discutiremos os dois primeiros aspectos mencionados (o cotidiano do trabalho e as relações de poder e domínio embarcadas), deixando para abordar o último ponto (os projetos de vida dos marinheiros) nos capítulos seguintes.

### 3.2 - Características e cotidiano da vida embarcada:

Neste momento abordaremos o cotidiano da vida embarcada, suas condições de trabalho, cultura e seus saberes específicos. Tal dimensão jogava papel fundamental nas experiências sociais dos trabalhadores embarcados e, conseqüentemente, para a apreensão dos significados de sua cultura política, uma vez que tais relações auxiliam o entendimento da emergência de expectativas distintas sobre direitos e deveres entre comandantes e comandados, elemento que estavam na base de tensões e conflitos entre tais grupos.

Ser marinheiro implicava um cotidiano marcado por peculiaridades em relação a outros trabalhadores urbanos e rurais. O cerne do trabalho marítimo girava em torno do carregamento de mercadorias em um determinado porto, seu transporte e por fim a sua descarga em outro ponto. Neste processo, a viagem embarcada era a etapa a exigir maiores doses de especialização. O manuseio do aparelho náutico, com seu diversificado conjunto de operações de velame e cordame, o domínio de códigos e gírias típicas do trabalho embarcado, a necessidade de preparo físico e psicológico a altura dessas altas exigências, a capacidade de trabalho coletivo e cooperação como forma de superar adversidades exigiam trabalhadores talhados nestas lides e detentores de saberes específicos.

O Decreto n. 914 de 11 de fevereiro de 1852, que instruíra sobre a admissão e ensino dos recrutas para os Corpos de Imperiais Marinheiros e Fuzileiros Navais da Armada, informava uma série de saberes que os ingressantes em uma tripulação deveriam aprender e que pela semelhança tecnológica com as embarcações da marinha mercante nos possibilitam pensar a complexidade e o nível de especialização exigido pelo trabalho em ambas marinhas:

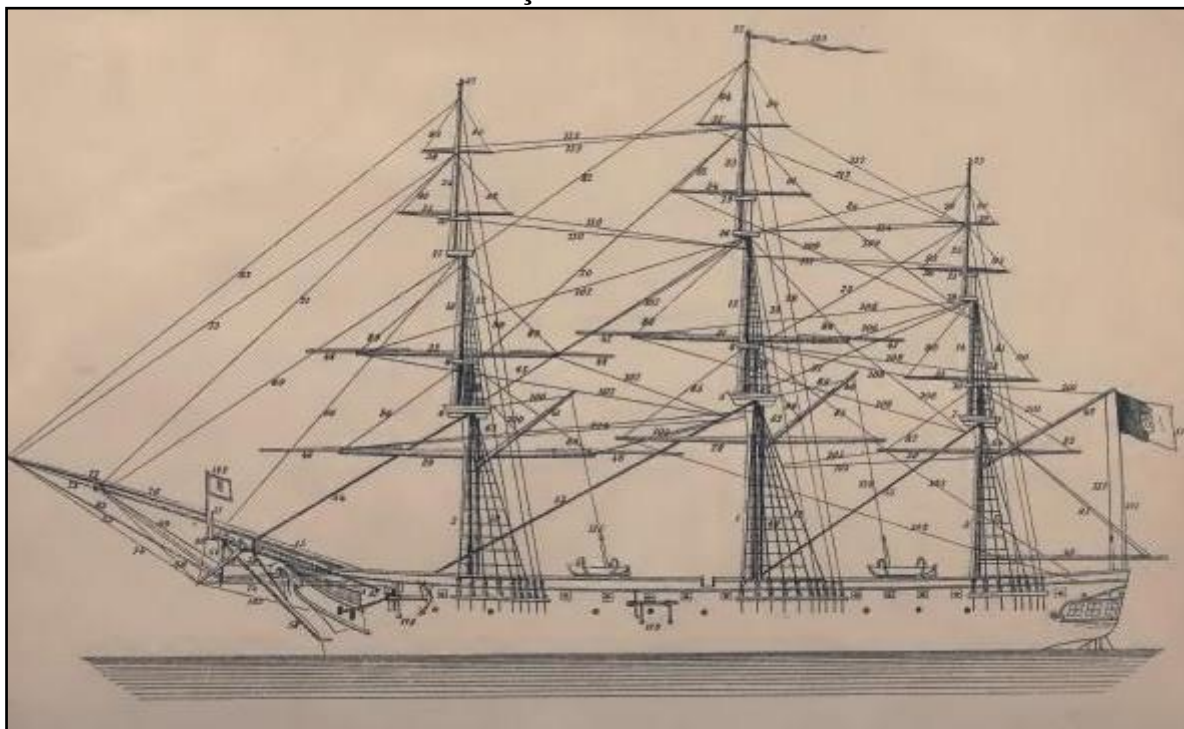
Art. 6º - Em quanto o navio de instrucção estiver fundeado no porto, os recrutas embarcados aprenderão, não só os nomes e usos das diversas partes do navio, de sua mastreação e vergame, e de todo o aparelho e cabos, tanto fixos, como de laborar; mas tambem a fazer as obras de marinheiro, como sejam costuras, redonda e de laborar, alças, rabichos, pinhas, nós, & c.; exercitar-se-hão em subir á mastreação, sahir ás vergas, envergar e desenvergar o panno, largar, caçar, içar, rizar, carregar e ferrar as differentes vélas, bracear as vergas, içar e arrear mastaréos e vergas de joanetes; e se aperfeiçoarão no exercicio de remar nos escaleres, e de manobrar nelles sobre a véla, e bem assim no de artilharia.<sup>169</sup>

A complexidade dos saberes exigidos no trabalho náutico se traduzia na necessidade de conhecimento das particularidades da composição e do manuseio de uma embarcação, tais como: nomenclatura especial de mastreação e de seus componentes (mastro real grande, do traquete, da proa, de mazena, etc.); nomes, manejo e usos dos diferente tipos velas (redondas, latinas e auxiliares); qualidades dos cabos empregados a bordo (fixos ou de laborar, como coroas, enxarcias, estaes, brandaes, cabrestos, patarrazes, trinca do gurupés, amantes, andrebelos, escotas, bolinas, amantilhos, etc.); a função do poleame surdo e de laborar (conjunto de moitões, cadernais, bigotas, sapatas, polés, andorinhos, sapatilhos e caçoilos); conhecimento de nós e amarras diversas (volta do fiel, nó direito, nó de escota, volta da ribeira com cote, nó de encapeladura, lais de guia, etc); os tipos de ancoras e as manobras envolvidas em situações diversas de vento e correnteza<sup>170</sup>.

<sup>169</sup> *Coleção de leis do Império do Brasil de 1852*, Tomo 15, Parte 2, p. 31. Grafia original mantida, assim como em alguns termos do parágrafo seguinte.

<sup>170</sup> Fonte: *Tratado do aparelho do navio com indicação prática sobre córte e fabrico de velas, manobras de maestrús e vergas, embarcações de pequeno lote e miúdas, manobras das ancoras e amarras, avarias, reboques, etc.* Organizado por João de Souza Bandeira. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1896.

**Figura 12 - Representação dos componentes de uma embarcação a vela de grande porte, com indicação de mais de 120 itens**



Fonte: *Tratado do aparelho do navio com indicação prática sobre córte e fabrico de velas, manobras de mastréus e vergas, embarcações de pequeno lote e miúdas, manobras das ancoras e amarras, avarias, reboques, etc.* Organizado por João de Souza Bandeira. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1896, p. 8).

Ao mesmo tempo, essa faina expunha seus trabalhadores a consideráveis restrições e dificuldades relacionadas com o rígido e pesado cotidiano de trabalho, com a carência de pessoal e materiais, com as frequentes proibições de “ir a terra” (desembarques não vinculados ao trabalho), com a constante mobilidade espacial, com o afastamento das relações sociais de origem e com uma alimentação deficitária e muitas vezes em más condições de preservação. Além da sujeição a riscos advindos de um ambiente hostil conformado pelo confronto cotidiano com as forças da natureza, com doenças (tais como o reumatismo, a tifo, doenças de pele, a febre amarela, o escorbuto e as úlceras), com condições sanitárias precárias, e ainda com a possibilidade de problemas físicos decorrentes de acidentes de trabalho. De maneira que os “estudos comparativos das taxas de mortalidade dos marítimos com outras ocupações em terra deixam claro o quanto o mar era um lugar de perigos inusitados” (RODRIGUES, 2005, p. 171). A análise das baixas do corpo de marinheiros da Armada brasileira para o período de 1845 a 1866, por exemplo, revelam que do total de 2510 trabalhadores desligados, 41,1% o foram devido morte ocasionada por doenças, 4,6% por

morte derivada de desastres e 17,4% por inspeção de saúde (“inutilização”), índices que somados representam impressionantes 63,1% das baixas (ARIAS NETO, 2001, p, 105-106)<sup>171</sup>.

A dureza do cotidiano do trabalho embarcado ficou retratada nas palavras do inglês Thomas Ewbank quando de sua passagem pelo Brasil na década de 1840, relato que se configura em uma interessante referência documental não apenas por provir de um observador contemporâneo ao período, mas também por advir de um indivíduo externo ao grupo analisado. Segundo Ewbank<sup>172</sup>:

A vida dos marinheiros comuns realmente é árdua. A noite não os dispensa de seus afazeres e com mau tempo todos devem estar alertas. Quando são dispensados da vigia, retiram-se para escuros e imundos “castelos de proa”, cuja atmosfera poderia produzir asfixia em pessoas de nervos fracos, secam e trocam de roupa, quando tem roupa para trocar, e dormem como podem. Sem conhecer o prazer das relações sociais, sem lazes nem gosto para realizarem progressos espirituais, sem o estímulo da ambição, esfalfando-se em seu trabalho como bois e cavalos, não podem senão tornar-se mais ou menos animalizados (refiro-me à maioria, pois existem nobres exceções). (EWBANK, 1976, p. 31)

O uso desigual do limitado espaço das embarcações era igualmente outra dificuldade da vida embarcada, já que a sua apropriação traduzia as relações hierárquicas existentes a bordo, com os espaços menos privilegiados como os porões apertados e insalubres sendo tanto o ambiente de trabalho como de alojamento da escala mais baixa de seus trabalhadores (VIEIRA, 2010, p. 45).

O caráter cooperativo do trabalho é recorrentemente apontado como necessário para o êxito das tarefas embarcadas, tanto em situações corriqueiras como naquelas mais delicadas como o enfrentamento de tempestades e navegação em áreas perigosas (RODRIGUES, 2005; BARREIRO, 2007; LINEBAUGH e REDIKER, 2008). Tal constatação não pode, porém, mascarar a existência de fissuras internas à comunidade embarcada, pois se por um lado a estruturação hierárquica do processo de trabalho se conformava levando em conta as habilidades dos indivíduos, igualmente “refletia uma divisão social transportada da terra para

---

<sup>171</sup> Sobre doenças que acometiam os trabalhadores embarcados da Armada brasileira no século XIX, ver ainda os relatórios do Ministério da Marinha, onde constam referências à doenças tratadas em seus hospitais. Além disso, anúncios de fugas de escravos marujos publicados em jornais de cidades portuárias são sugestivos das deformidades desenvolvidas em decorrência do trabalho marítimo, ao fazer referências a alguma “peculiaridade” física desses trabalhadores.

<sup>172</sup> Inglês nascido em 1792, tendo migrado para os EUA com 27 anos, onde se estabeleceu como um fabricante bem sucedido de canos, inventor e escritor. Dedicou-se ao estudo da filosofia, etnologia, ciência e história das invenções, e na década de 1840 visitou seu irmão estabelecido no Rio de Janeiro, dando origem a este livro de memórias (PAULINO, 2008).

bordo” (RODRIGUES, 2005, p. 162). Constituía-se, assim, um processo de trabalho em que a administração do poder, da autoridade, da disciplina e do conflito ocupava lugar estratégico, de maneira que o navio pode ser considerado como “espaço de lutas e contradições entre governantes, comandantes e marinheiros” (BARREIRO, 2007, p. 1).

A divisão do trabalho a bordo “determinava as responsabilidades de cada profissional e definia as relações entre a tripulação” (RODRIGUES, 2005, p. 163), divisão a que correspondia diferentes graus de remuneração e privilégios e também de exercício ou subordinação à autoridade. Cabe uma breve apreciação a respeito da estrutura hierárquica de poder e trabalho nas embarcações mercantes e militares do século XIX brasileiro, de forma que se possa situar os diferentes lugares estruturais de seus agentes nas futuras referências e análises que serão feitas quanto às tensões e conflitos decorrentes da administração de poder nestes espaços.

Os postos de trabalho de uma embarcação mercante mais comumente verificados nos portos brasileiros do século XIX e suas respectivas atribuições eram os seguintes:

<b>Estrutura de pessoal da Marinha Mercante</b>	
<i>Categoria</i>	<i>Atribuições</i>
<i>Capitão, Mestre e Patrão</i>	Autoridade máxima da embarcação, responsável por dirigi-la, zelar pelo bom andamento da viagem (o que incluía administrar a disciplina), preservação dos componentes do navio, bem como por formar e comandar a tripulação. Faz-se confusão com as denominações capitão, mestre e patrão. Segundo o <i>Novo dicionário da marinha guerra e mercante</i> , publicado em Lisboa em 1855, capitão, mestre e patrão são sinônimos do cargo de alto comando de uma embarcação. A diferenciação seria que na navegação de longo curso utiliza-se o termo capitão; na cabotagem o termo mestre, e na “pequena cabotagem” (navegação em lanches, iates, caiques e outras pequenas embarcações) adota-se o termo patrão. Tal cargo podia ser ocupado pelo proprietário da embarcação, mas geralmente era contratado por este último mediante soldada ou participação nos lucros da comercialização a que estava encarregado.
<i>Contramestre</i>	Era o marinheiro imediato ao capitão na hierarquia (ou ao mestre, no caso da cabotagem), podendo ser denominado de “mestre” quando o oficial superior era categorizado como “capitão”. Responsável pelo aparelho (este era composto pelo “massame”, que era o complexo de todos os cabos; e pelo vergame, o conjunto de vergas dos mastros) e todos objetos fixos que fazem a composição de um navio e lhe dão segurança e movimento. Também era quem, representando o capitão, comandava os marinheiros e grumetes, igualmente se responsabilizando por atividades como a carga e descarga das mercadorias. Devia estar devidamente habilitado a substituir o capitão em caso de necessidade.

<i>Piloto</i>	Indivíduo versado em conhecimentos náuticos, responsável por dirigir o navio, fazer uso do leme e calcular a “derrota” (rumo e itinerário de uma embarcação). Tal encargo poderia ficar sob responsabilidade do capitão do navio, caso não houvesse piloto na tripulação. <sup>173</sup>
<i>Marinheiros</i>	Indivíduos que sabem aparelhar o navio e cozer pano (preparar o velame), governar o leme, etc. Responsáveis, juntamente com o mancebo, o grumete e o pagem, pelos diversos trabalhos braçais embarcados.

Fontes: Definições efetuadas com base nas seguintes fontes: *Vocabulo Marujo*. Organizado por Mauricio da Costa Campos. Publicado no Rio de Janeiro pela Officina de Silva Porto e Companhia, 1823; *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841; *Novo diccionario da marinha guerra e mercante*. Organizado por Antônio Gregório de Freitas. Publicado em Lisboa pela Imprensa Silviana, 1855; *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877; e na obra de Rodrigues (2005).<sup>174</sup>

Já a composição do pessoal verificada em uma embarcação da Armada Imperial brasileira no século XIX reproduzia em grande medida a hierarquia das forças armadas em terra. Tal estrutura foi herdada de Portugal e assim se configurava:

<b>Estrutura de pessoal da Armada</b>	
<i>Categoria</i>	<i>Graduação</i>
<i>Oficiais de patente</i>	<i>Oficiais de Marinha:</i> Vice almirante Chefe de esquadra Chefe de divisão Capitão de mar e guerra Capitão de fragata Capitão tenente Primeiro tenente Segundo tenente Guarda marinha
	<i>Oficiais de Tropa de Marinha:</i> Coronel Tenente coronel Sargento mor

<sup>173</sup> Há ainda referências nos dicionários náuticos ao *sota-piloto* como aquele “que nos navios mercantes já está habilitado para suprir a falta de piloto, e de ordinário vigia o quarto do capitão” (conforme *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, p. 284).

<sup>174</sup> Cabe salientar ter sido comum que um único indivíduo agregasse mais de um destes cargos ou funções na mercante, particularmente em embarcações de menor porte onde não era possível gozar de um corpo de trabalhadores mais amplo.



	Ajud. de sargento mor Tenente ajudante Alferes
<i>Oficiais-de-apito, Oficiais artífices e de fazenda</i>	Mestre Contramestre Guardião
<i>Praças</i>	<i>Tropa de Marinha:</i> Sargento Ajudante Furriel mor Furriel Cabo de esquadra Anspeçada Soldado
	<i>Marinhagem:</i> Cabo marinheiro Marinheiro Grumete Pagem

Fonte: Arias Neto (2001, p. 32).

No topo dessa estrutura de poder e trabalho militar estavam os *oficiais de patente*, oficialato militar provenientes da academia dos guardas marinha e de origem nobre. Numa posição intermediária figuravam os *oficiais de apito* responsáveis por fazer cumprir as ordens e pelo comando das atividades de marinharia. As praças da guarnição compunham a base dos trabalhadores embarcados, grupo formado pelos *marinheiros* (aqueles envolvidos com as atividades de navegação) e pela *tropa de Marinha* (trabalhadores vinculados à atividade de guerra). Havia ainda os *oficiais de fazenda* (quadros administrativos como comissários e escrivães, responsáveis pela arrecadação, distribuição e escrituração de todo o material existente a bordo dos navios do Estado) e os *oficiais artífices* (mestres de ofícios e operários como os calafates e os carpinteiros navais).<sup>175</sup>

Para além das especificidades de categorias entre os postos de trabalho nas marinhas mercante e militar, havia em comum um ponto de aproximação que consistia na estruturação de poder fortemente escalonada, à qual correspondiam distintas atribuições referentes a distribuição do trabalho e exercício de poder de mando, de controle e de punição. Tal semelhança poderia criar nexos entre as vivências da baixa marinhagem em um e outro ambiente.

<sup>175</sup>Fontes: Arias Neto (2001, p. 32-33); e Decreto nº 1.940, de 30 de Junho de 1857 (*Coleção de Leis do Império do Brasil*).

Ainda que em última instância a política de contestação maruja desse conta de um confronto frente a determinados projetos de construção do estado imperial que resguardava um lugar estrutural de exploração e opressão para os marujos, conforme já discutido no capítulo 1, as suas práticas acabavam por se direcionar contra aqueles com quem vivenciavam a interface direta do trabalho. Eram as figuras do capitão e do contramestre na marinha mercante, e dos oficiais subalternos e de apito na Armada – símbolos imediatos do comando embarcado – os alvos diretos das blasfêmias e ataques dos marujos, na medida em que exerciam seu papel com altas doses de arbitrariedade, personificando uma autoridade quase absoluta.

Embora as origens sociais distintas dos indivíduos que conformavam o grupo da baixa marinhagem e do comando naval mercante e militar fosse um dos fatores a incidir sobre a relação entre os grupos e na emergência dos conflitos e atritos dela decorrente, igualmente importante é destacar os distintos lugares ocupados na estrutura de trabalho e poder naval por cada um destes grupos e seus interesses institucionalmente antagônicos. Devemos considerar que as tensões entre grupos de pessoas, produzidas por discrepâncias entre instituições profissionais e as necessidades às quais essas instituições servem, acabam por impor seus padrões sobre os indivíduos. E uma vez que um indivíduo esteja inserido em uma instituição, os problemas, dificuldades e os conflitos desta passam a ser os seus próprios. Ou seja, os problemas são aos indivíduos apresentados “pela rede de funções sociais na qual ele ingressa, com suas disparidades inerentes entre meios e fins” (ELIAS, 2001, p. 91-92). Assim, ainda que discrepâncias culturais e sociais de origem entre comandantes e comandados nas marinhas incidissem nas relações que entre eles se estabeleciam a bordo, os conflitos delas decorrentes devem ser buscados igualmente no contexto laboral naval e nas posições antagônicas que cada grupo ocupava.

Deste cotidiano peculiar de trabalho emergiu uma cultura própria, uma cultura marítima partilhada por seus trabalhadores. A bibliografia especializada tem apontado que essa era uma cultura masculina e que incluiria diversos aspectos particulares como a música, arte e literatura, os modos de comer, falar, andar, vestir, silenciar, ou seja, ações e noções subjacentes à vida cotidiana que se somavam na composição de um *ethos* próprio do marinheiro (SILVA, 2001; RODRIGUES, 2005; LINEBAUGH e REDIKER, 2008).

**Figura 13 - Um marinheiro português (*Algarve, remador do bergantim Real*), 1850.**



Fonte: Jeha (2011, p. 57)

**Figura 14 - Um marinheiro inglês (*Common sailor*), 1828.**



Fonte: Jeha (2011, p. 57), a partir de Engelmann, Graf, Coindet, & Co [printers & publishers].  
*National Maritime Museum, Londres, Inglaterra.*

**Figura 15 - Marujo na Lisboa de 1846**



Fonte: Jeha (2011, p. 71). Aquarela de E. J. Maia, a partir do acervo do Museu da Cidade (Lisboa).

**Figura 16 - Marinheiros recém-desembarcados de um navio baleeiro em New Bedford (EUA), 1860.**



Fonte: Jeha (2011, p. 92), a partir do acervo do *New Bedford Whaling Museum* (EUA)

**Figura 17 - Marinheiro, década de 1830.**



Fonte: Jeha (2011, p. 167). Gravura de Frederico Guilherme Briggs. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

**Figura 18 – Marinheiro, 1841.**



Fonte: Jeha (2011, p. 167). Gravura de Joaquim Lopes de Barros. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

**Figura 19 - Marinheiro negro com argola na orelha, Liverpool.**



Fonte: Jeha (2011, p. 214), a partir do acevo do *National Maritime Museum* (Londres).

Mas igualmente temos como ponto comum dessas abordagens a referência ao cotidiano marcado pelo sofrimento e privações, por antagonismos e conflitos de interesses entre a base e o topo da hierarquia embarcada, bem como a mobilidade espacial que por um lado gerava o isolamento e afastamento das relações sociais de origem, mas por outro conduzia ao contato com práticas culturais diversas ao redor do mundo, colocando a possibilidade de gestação de noções partilhadas de direitos e liberdade.

\* \* \*

As considerações esboçadas neste tópico auxiliam a perceber o papel do cotidiano de trabalho – com suas restrições, sofrimentos, punições e antagonismos – e das relações sociais embarcadas na conformação da cultura e identidade marinheira. Contribuem, assim, para que se pense o papel das experiências “de exploração, dificuldades e repressão compartilhada com os companheiros de trabalho”, as quais expunham “continuamente o texto do teatro paternalista à crítica irônica e, com menos frequência, à revolta” (THOMPSON, 1998, p. 20-21). Acreditamos tratar-se de uma discussão fundamental na medida em que permite dimensionar o papel dos ressentimentos advindos do mundo do trabalho embarcado como elementos que alimentavam conflitos e discórdias em relações verticalmente constituídas e, conseqüentemente, o conjunto das concepções políticas dos homens do mar relativas a este

espaço. Mas igualmente possibilitam pensar os elementos que conferiam identidade e aproximação a um grupo conformado por indivíduos consideravelmente heterogêneos.

Neste sentido, outra dimensão fundamental é a análise das relações de poder e disciplina estabelecidas internamente ao ambiente embarcado. O sucesso das viagens náuticas estava condicionado ao trabalho e habilidade dos seus tripulantes (RODRIGUES, 2005, p. 163), meta que exigia disciplina e cooperação à qual a baixa marinhagem nem sempre estava disposta a seguir a risca, como demonstram as recorrentes situações de conflito que marcavam o mundo do trabalho embarcado tanto na marinha mercante como na militar. A busca de sujeição integral do marinheiro ao trabalho se somava às condições nem sempre satisfatórias de vida a bordo, gerando conflitos que podiam se manifestar tanto em atitudes extremas como em formas mais sutis de contestação.

Para o devido dimensionamento das relações sociais a bordo devemos, então, considerar os antagonismos que elas comportavam e situar o papel da disciplina e dos sistemas punitivos frente a um quadro assim constituído:

Os marinheiros comuns provinham de etnias, raças e nações as mais diversas. Índios e negros de diversas tribos misturavam-se a mestiços e brancos livres e pobres do Brasil e de outros países, formando uma cultura popular diversificada na base da pirâmide social do navio. No topo dessa pirâmide encontravam-se o capitão e os oficiais de alto e médio escalão. Cabia, pois, a essa elite neutralizar a força da cultura popular proveniente da base dessa pirâmide, criando comportamentos homogêneos compatíveis com a disciplina requerida do marinheiro. A disciplina e a obediência hierárquica só seriam conseguidas se fosse possível neutralizar ao máximo os conflitos decorrentes dessa confrontação. (BARREIRO, p. 2007, p. 4)

Passamos agora para uma análise sobre os sistemas disciplinares e punitivos correntes na Armada Imperial brasileira e na marinha mercante do século XIX. Tal discussão auxiliará a dimensionar o papel da opressão e dos ressentimentos advindos do mundo do trabalho embarcado como elementos que alimentavam conflitos e discórdias nas relações verticalmente constituídas e, conseqüentemente, o conjunto das concepções políticas e das práticas contestatórias dos homens do mar. Trata-se de considerar as implicações das formas de domínio embarcado no cotidiano do trabalho marujo, de forma a dimensionar o seu papel na emergência da cultura maruja.

### 3.3 – O sistema disciplinar e as formas de domínio embarcado:

A Armada Imperial brasileira tinha como seu código ordenador o *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real*<sup>176</sup>, criado em 1796 pela Coroa portuguesa, introduzido no Brasil em 1808 e mantido após a sua Independência. Esse conjunto de normativas voltadas à regulação do serviço a bordo – envolvendo aspectos como o asseio e higiene, o funcionamento do trabalho cotidiano, a alimentação, etc. – conferia particular atenção para questões relativas à “polícia” nos navios. Ordenava, assim, o empenho dos oficiais na vigilância e manutenção da disciplina, delegando poderes para que os comandantes mantivessem as embarcações na mais irrestrita ordem (ARIAS NETO, 2001, p. 63-64; NASCIMENTO, 2001, p. 33), conforme pode ser observado neste trecho do seu capítulo segundo:

LXXIII – Tendo há tempos a esta parte grassado entre as equipagens dos navios de Sua Majestade o mais escandaloso espírito de insubordinação e de desordens tão repreensíveis em corpos regulares, como contrários à autoridade e respeito com que devem ser executados as ordens relativas ao Serviço de Sua Majestade e à sua impreterível execução; Ordena o Conselho do Almirantado a todos os comandantes das esquadras de Sua Majestade, e de cada um dos navios delas, que tomando na mais séria consideração um assunto de primeira importância, hajam de manter na mais severa e inexorável disciplina as guarnições de seus próprios navios, fazendo com que em cada uma das hierarquias haja toda a subordinação, em cada indivíduo particular para com aquelas pessoas que em razão de seus postos e empregos são seus superiores; castigando severamente aos contraventores, sem que nesse particular possa ser atendível a menor circunstância para deixarem de ser punidos nem para relaxar a austera conservação de uma disciplina cuja base deve ser a mais decisiva subordinação.

Baseado no princípio da subordinação e do respeito aos superiores como “base de todo o Serviço Militar”, tal Regimento estipulava uma série de restrições ao cotidiano embarcado, como aquelas referentes à venda de bebida a bordo, aos jogos e conversações nos ranchos a noite e às idas à terra, as quais não deveriam nunca demorar mais do que o tempo necessário ao serviço a que fosse destinado, bem como determinava a necessidade de licença para o marinheiro desembarcar mesmo quando fora de serviço. Constituía, assim, o sistema disciplinar e penal regulador do cotidiano de trabalho nos navios da Armada, alinhado à busca de efetivação dos seus objetivos institucionais.

---

<sup>176</sup> *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real que por ordem de Sua Majestade deve servir de regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora*. Lisboa: Oficina de Antônio Rodrigues Galhardo, 1796.



Ao *Regimento Provisional* foram acrescentados, em 1799, os *Artigos de Guerra*<sup>177</sup>, que ao fazer as vezes de um código penal militar da Armada especificava delitos, penas, punições e instâncias de julgamento para crimes e faltas cometidas por todos os militares a bordo. O seu artigo primeiro enfatizava a necessidade de subordinação como:

[...] a base de toda a ordem, e sem ela perde toda a sua força o Corpo Militar, sendo necessário para a sua perfeita união que o respeito aos Superiores se ponha em rigorosa prática por todos os militares, desde o Soldado até o mais graduado General [...].

Os *Artigos de Guerra* instituíaam rigorosas punições às transgressões da hierarquia e forneciam aos comandantes mecanismos para punir quaisquer atitudes que contrariassem a disciplina e a ordem embarcada, as quais poderiam receber penas como a perda de soldo e licenças, a suspensão da cota de vinho, a privação de ir a terra, galés, prisão com ferros, golilha, pancadas de chibata ou espada e até a pena de morte. Tais castigos possuíam, além de uma dimensão corretiva, outra pedagógica, daí serem executados publicamente no convés, sob o olhar de toda a guarnição perfilada e após a leitura do artigo infringido, de maneira a servir de aviso a respeito das consequências a que estaria sujeito todo aquele que incorresse em faltas. E se de maneira geral "os castigos corporais estavam vinculados à manutenção da ordem, a chibata era o instrumento específico para disciplinar os marinheiros e coagi-los ao trabalho" (ARIAS NETO, 2001, p. 66). Já delitos considerados mais graves como os crimes de guerra, deserções, assassinatos, ferimentos e alta insubordinação deveriam ser submetidos ao Conselho de Guerra (NASCIMENTO, 2001, p. 33-35).

Cabe destacar o Artigo 80 dos citados *Artigos de Guerra* pela margem de arbitrariedade que conferia aos comandantes em suas punições sobre a tripulação:

Art. 80 - Todos os mais delitos, como embriaguez, jogos excessivos e outros semelhantes, de que os precedentes artigos não façam particular menção, ficarão ao prudente arbítrio do superior, para impor aos delinqüentes o castigo que lhes for proporcionado, o uso da golilha, prisão no porão, e perdimento da ração de vinho é o que se deve aplicar a oficiais marinheiros, marinheiros, inferiores, e artífices, assim como à marinagem e soldados, que podem ser corrigidos por meio de pancadas de espada, e chibata, não excedendo o número de 25 por dia; isto é, em culpas que não exijam Conselho de Guerra." [grifos nossos]

---

<sup>177</sup> *Artigos de Guerra*, de 15/10/1799. Encontram-se anexos às versões do *Regimento Provisional* posteriores a esta data. Cópias digitalizadas de ambas as publicações nos foram gentilmente cedidas pela *Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha*, a quem agradecemos.

De maneira que o *Regimento Provisional* e os *Artigos de Guerra* estipulavam, assim, a existência de dois tribunais relativos aos delitos cometidos na Armada: um primeiro, mais usual, no qual o comandante do navio ou quartel julgava e punia de maneira imediata aos infratores, geralmente mediante castigo corporal; e outro voltado para aqueles casos mais graves que exigissem a submissão ao tribunal militar naval, denominado de Conselho de Guerra. Ao comandante era atribuído o papel de juiz a bordo, na medida em que lhe era dado o poder de decidir se o infrator deveria ser punido ali mesmo, ou se seria remetido ao quartel-general da Marinha para então responder ao referido Conselho (NASCIMENTO, 2001, p. 32-46).

Entretanto, esta margem de decisão depositada nas mãos do comandante dava recorrentemente vazão para excessos, tanto no sentido de punir no próprio convés crimes que deveriam ser submetidos a Conselho de Guerra, mas também em aplicar penas punitivas de chibatadas para além das 25 açoites diários permitidos. Existia, na prática, um “universo dos códigos de punição que não estavam em nenhuma legislação penal, mas era comumente utilizado pelos oficiais comandantes a bordo” (NASCIMENTO, 2001, p. 27), constituindo um verdadeiro *tribunal do convés*. Se, teoricamente, os castigos deviam seguir os tramites formalmente instituídos e serem proporcionais à gravidade do delito, sem excessos, a praxe seguida em muitos vasos de guerra consistia em garantir a disciplina mediante a eficácia corretiva do castigo. Assim, o costume informava a muitos oficiais que a dimensão das punições físicas deveria se basear na capacidade corporal do indivíduo em resistir ao castigo, até que publicamente demonstrasse ter sido submetido. Só assim se atingiria o “efeito desejado” de punir o infrator e ao mesmo tempo servir de exemplo ao restante das guarnições<sup>178</sup>. Com esta praxe do *tribunal do convés* acreditava-se ficar garantida a dominação, mediante correção do faltoso e exemplo público, ao mesmo tempo em que se evitava a perda de um trabalhador pela sua remessa ao Conselho de Guerra (NASCIMENTO, 2001, p. 58). De maneira que mecanismos de “violência sistêmica” caracterizavam a organização naval militar no Brasil Império.

\* \* \*

---

<sup>178</sup> Conforme Nascimento (2001). Arias Neto (2001, p. 108-9) igualmente, tece considerações a respeito desta questão. Segundo o autor, a “legislação, se cumprida, terminava por limitar a aplicação *pública* dos castigos corporais às praças do corpo de imperais marinheiros. Por outro lado, na medida em que manteve a regulamentação da punição ao arbítrio dos superiores parece ter mantido também os excessos e abusos no emprego dos castigos corporais, que, cada vez mais, se tornaram uma *vingança suplicante*, corroendo completamente toda a economia da correção *exemplar* baseada na proporcionalidade das penas e dos delitos, conforme estabelecido no *Regimento Provisional* e nos *Artigos de Guerra*”.

Na marinha mercante as questões referentes à manutenção da ordem e da disciplina embarcadas constituíam igualmente um fator de preocupação corrente, já que fundamental ao pleno exercício das atividades a que se propunha. O capitão, autoridade máxima nestas embarcações, personificava um poder quase absoluto. Cabia a ele uma série de atribuições e responsabilidades, tais como verificar antes de cada viagem a integridade da embarcação, bem como se estava devidamente munida de todos os equipamentos necessários, de aguada e provisões de boca (água e mantimentos) e todas as outras coisas necessárias para a viagem. Como depositário da carga transportada, era responsável pelo seu bom acondicionamento e conservação (o que incluía a supervisão do serviço de estiva no porão), podendo ser responsabilizado por perdas e danos que por imperícia ou omissão sobreviessem sobre o navio e a carga. Também era responsável civilmente pelos furtos ou quaisquer danos praticados a bordo pelos tripulantes sobre os objetos da carga, de forma que frente ao conjunto destas responsabilidades lhe era atribuída a prerrogativa de seleção e montagem da tripulação conforme sua preferência e critérios<sup>179</sup>.

Para além destas responsabilidades de direção e conservação da embarcação e com a carga transportada, ao capitão cabia ainda a fundamental manutenção da ordem e da disciplina no navio, e de fato sua figura concentrava um amplo grau de autoridade. O *Código Comercial do Império do Brasil*<sup>180</sup>, ao tratar dos capitães e mestres de navios, definia que:

Art. 497 - O capitão é o comandante da embarcação; toda a tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio.

Art. 498 - O capitão tem a faculdade de impor penas correcionais aos indivíduos da tripulação que perturbarem a ordem do navio, cometerem faltas de disciplina, ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir; e até mesmo de proceder à prisão por motivo de insubordinação, ou de qualquer outro crime cometido a bordo, ainda mesmo que o delinqüente seja

---

<sup>179</sup> Esta reconstituição das atribuições de um capitão mercante foi elaborada com base em três referências documentais: *Princípios de direito mercantil, e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa*, destinada ao commercio, divididos em oito tratados elementares, contendo a respectiva legislação patria, e indicando as fontes originaes dos regulamentos maritimos das principaes praças da Europa. Organizado por José da Silva Lisboa. Publicado em Lisboa pela Imprensa Régia, 1819, Tomo VI, volumes 1 e 2, originalmente publicada em 1798 em Lisboa, mediante pesquisa em legislações e tratados de diversos países europeus e se propondo a orientar os navegantes de águas internacionais nos usos e costumes atlânticos. Em segundo lugar, em: *The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*. Organizado por Joseph Blunt e publicado em Nova Iorque por E & W. Blunt, 1837. Bem como no *Código Comercial do Império do Brasil* (estipulado pela Lei nº 556, de 25 de Junho de 1850), em seus artigos 499, 519 e 529, o qual contém algumas disposições a respeito dos direitos e deveres recíprocos dos capitães e tripulações. Cabe destacar a recorrência entre estas três publicações no que se refere ao papel e atribuições dos capitães, de forma que nos possibilita pensá-las como uma realidade partilhada pelas marinhas mercantes atlânticas.

<sup>180</sup> Lei Imperial nº 556, de 25 de junho de 1850 (*Coleção de Leis do Império do Brasil*, ano de 1850).

passageiro; formando os necessários processos, os quais é obrigado a entregar com os presos às autoridades competentes no primeiro porto do Império aonde entrar.

Cabe salientar que tal atribuição depositada nas mãos do capitão incidia não somente por sobre os trabalhadores livres, mas era igualmente aplicável aos tripulantes escravos, mesmo que a citada autoridade não fosse a proprietária do trabalhador cativo. De forma que se constituía uma situação em que o Estado e os senhores dos escravos alugados ao navio transferiam para o comando embarcado mercante as prerrogativas de controle e punição.

A lei brasileira era clara sobre a autoridade do capitão em reprimir um leque amplo de situações relacionadas à ordem e à disciplina embarcada, tais como embriagues habitual, desordens, indisciplina, falta no cumprimento de deveres, idas à terra ou pernoite nesta sem autorização. Porém, a ausência de melhor definição para o que seria “impor penas correccionais” abria uma margem ampla de arbitrariedade ao capitão, de forma que podemos pensar ter se constituído também na marinha mercante algo próximo à “praxe do tribunal do convés” apontado por Nascimento (2001) para o contexto da Armada Imperial brasileira. O referido Código estipulava a obrigação do capitão em formar processos em casos de insubordinação maruja e de remetê-los, juntamente com o ‘delinquente’, às autoridades em terra. Porém, os capitães costumavam atentar apenas à primeira parte desta regulamentação – o direito de punir correccionalmente –, raramente encaminhando os transgressores às autoridades estatais. De maneira que se constituía no setor naval mercante uma dimensão punitiva alheia às autoridades em terra e sujeita a todo tipo de arbitrariedade, um universo móvel e pretensamente autônomo de trabalho e castigo.

O *Relatório do Ministério da Marinha* para o ano de 1855, assinado pelo Ministro João Maurício Wanderley (Barão de Cotegipe), fornece elementos neste sentido que se somam ao que é possível captar na análise dos processos criminais envolvendo conflitos internos às tripulações mercantes. Ao tratar do regime nas embarcações desse ramo, o Ministro ponderava que a Marinha Mercante pedia, ainda mais do que a de Guerra, a decretação de uma lei que regulasse a disciplina a bordo, pois:

A relação entre os Capitães e seus subordinados não estão definidas, senão por usos impotentes e caducos; e se é conveniente assegurar a legitima autoridade daqueles, não o é menos *amparar a estes contra castigos arbitrários e excessivos*, que a irreflexão, a ignorância, brutalidade, e as paixões do momento lhes podem infligir.

A lei deve ser a base da autoridade do superior, e da obediência do subordinado.<sup>181</sup> [grifos nossos]

Ainda que o *Código Comercial* de 1850 contivesse algumas disposições dispersas a respeito dos direitos e deveres recíprocos entre capitães e suas tripulações mercantes, o Ministro João Maurício Wanderley apontou que ele acabava por legalizar, em seu artigo 498, o arbítrio dos castigos, firmando a competência dos tribunais comuns para julgamento de crimes cometidos a bordo, mesmo os relativos à disciplina. Disso resultaria, ainda segundo o Ministro, que os crimes ocorridos a bordo de navios mercantes ou eram punidos pelos próprios capitães e a despeito da lei, ou ficavam impunes “pelos incômodos, perda de tempo e de interesse, que trariam, se os réus fossem entregues às justiças ordinárias”<sup>182</sup>. Situação que abria margem para castigos arbitrários e excessivos definidos “por usos” – algo como um “tribunal do convés” mercante –, ou então à ausência de uma adequada punição corretiva.

A análise de manuais náuticos publicados em outros países com a finalidade de orientar os navegantes mercantes em aspectos diversos da navegação internacional atlântica, ao informar sobre o quadro de funcionamento deste ramo de atividade e sua legislação, possibilita perceber uma grande semelhança no que se refere ao papel e às atribuições do capitão frente a manutenção da disciplina em suas embarcações e à ocorrência de arbítrios e excessos na aplicação das medidas correccionais.<sup>183</sup>

---

<sup>181</sup> *Relatório do Ministério da Marinha* referente ao ano de 1855 (publicado em 1856). Ministro João Maurício Wanderley, p. 7-8.

<sup>182</sup> A isto o Ministro sugeria a decretação de uma lei específica que tirasse dos tribunais comuns o processo e o julgamento de crimes cometidos no mar por tripulantes de navios da marinha mercante e dessa forma garantisse a aplicação e eficácia das penas correccionais. Segundo ele, a “vida no mar é uma vida toda excepcional. As menores falhas cometidas a bordo, se não são prontamente reprimidas, ou se não houver certeza de sua punição, podem acarretar funestas consequências. As leis ordinárias não previnem a mór parte de semelhantes faltas e crimes; a sua aplicação equivale portanto à impunidade. Não será difícil com os elementos que temos no Tribunal do Comércio, e nas Capitánias organizar sem dispêndio os Tribunais especiais, que conheçam desses crimes, podendo-se cometer ao Júri os de maior gravidade”. Fonte: *Relatório Ministério da Marinha*, ano de 1855 (publicado em 1856), p. 8.

<sup>183</sup> Estas semelhanças se explicam, em parte, pelo fato do direito marítimo de diversos países atlânticos do período tinham como base as *Ordenações Marítimas* de Luís XIV, que se constituíam em um corpo de leis relativas à navegação, comércio marítimo e à jurisprudência naval e mercantil. Segundo Castro Jr. (s/d), com base em René Rodière, “a primeira codificação de Direito Marítimo remonta ao Reino de Luís XIV, tendo Colbert tomado iniciativa, pois fez o Rei nomear uma comissão que, depois de longa pesquisa nos portos, elaborou a Ordenança da Marinha de agosto de 1681 (*Ordonnance touchant la marine*). Foi a lei mais importante de Luís XIV, pois compreendia o direito marítimo público e o direito marítimo privado, tendo alcançado grande importância na Europa [uma] vez que foi imitada por vários países, dentre os quais : Países Baixos, Veneza, Espanha, Prússia e Suécia). Essa ordenação objetivava unificar e nacionalizar o direito marítimo, tendo sido a sua base por quase dois séculos e foi complementada por vários estudos doutrinários e textos legislativos que a complementaram como o Edito de Marinha e Navegação Marítima Toscana de 10.10.1748, do Grão Duque Francesco Di Lorena; o Real Edito de 18.8.1711, de Carlos III, de Nápoles, depois Rei de Espanha; o Código para a Marinha Mercante Veneziana, de 21.9.1768, e o Consulado do Mar de Malta, de 1.9.1697, em vigor até 1814”.

Uma destas obras é *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha para uso da mocidade portuguesa*, originalmente publicada em 1798 na cidade de Lisboa e reeditada ao longo do século seguinte. Elaborada por José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, se constituía de oito tratados a respeito de temas diversos relativos à legislação e ao comércio marítimo, tais como seguros, contratos, cambio, a polícia dos portos e alfândega, os juízos e tribunais de comércio e a economia política, bem como fazendo referência aos regulamentos marítimos das principais praças comerciais da Europa. Serviu por muitos anos como Código Comercial de Portugal (NOVAIS e ARRUDA, 2003, p. 229). Com base nas *Ordenações Marítimas* francesas, esta obra informava ser o capitão “um magistrado a seu bordo”, tendo ele:

[...] privilégios de um chefe militar para conter as suas gentes em disciplina, subordinação, e obediência, pelas funestas consequências que resultariam da anarquia marítima, se não tivesse a autoridade de acudir peremptoriamente contra qualquer tumulto e desordem da Companhia [sic].<sup>184</sup>

Ao capitão mercante era atribuída autoridade para castigar os marinheiros sob seu comando “com as penas maiores de os meter no porão, a ferros [...] quando eles se amotinam, embriagam, desobedecem, e maltratam a seus camaradas, ou cometem outras semelhantes faltas, ou delitos no curso da viagem”. Tal autoridade não só tinha vigência no curso da viagem, mas também no porto enquanto a equipagem estivesse sob seu comando, e mesmo em caso de ferimento imposto aos seus subordinados estaria o capitão isento de pena, desde que não o fizesse mediante uso de arma.

A publicação norte-americana de 1837, de autoria de Joseph Blunt e denominada *The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*, igualmente definia os direitos e deveres que competiam aos capitães de embarcações mercantes, possibilitando perceber recorrências atlânticas em determinados aspectos relativos às formas de domínio. Esta obra buscava, entre outras coisas, organizar as legislações vigentes na navegação deste país em um sistema de forma a auxiliar os comandos navais, definindo em capítulo específico a autoridade que cabia a um capitão:

Autoridade dos capitães - *No mar, sua autoridade é necessariamente sumária, e muitas vezes absoluta*, mas em proporção ao seu poder é a sua responsabilidade legal. *É essencial que ele preserve a perfeita ordem e*

---

<sup>184</sup> *Princípios de direito mercantil, e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa*, destinada ao commercio. Organizado por José da Silva Lisboa. Publicado em Lisboa pela Imprensa Régia, 1819, volume VI, parte 1, p. 63.

*disciplina a bordo, sob a orientação da justiça e moderação.* Para este propósito, ele está armado com amplo poder sobre o grupo, e em caso de necessidade, sobre os passageiros, que poderão, se turbulentos e violentos, serem colocados sob moderação.

O capitão tem o poder de nomear os seus oficiais e tripulantes, e tem todo o comando sobre eles durante a viagem para a qual são enviados. *Ele pode, e é seu dever, para a preservação da paz e da ordem a bordo de seu navio, administrar castigo moderado, mas esta correção não deve ser um golpe com o punho ou uma vara; marinheiros deveria ser açoitado com uma corda, antes a tripulação, que ao mesmo tempo deve ser informada da infração*<sup>185</sup>. Em caso de comportamento rebelde, ou má conduta de qualquer marinheiro, que ponha em risco a segurança do navio e da carga, é justificável ao capitão colocá-lo em ferros.<sup>186</sup> [tradução e grifos nossos]

Guardando as devidas proporções, é possível pensar em aproximações entre os sistemas disciplinares regentes nas marinhas mercantes e Armada Imperial – tanto os formalmente estabelecidos como aqueles baseados em usos e costumes atlânticos – no que se refere à autoridade conferida ao comando embarcado para reprimir tripulantes e manter a ordem mediante uso da força e imposição de castigos punições e correccionais, o que sugere a conformação de nexos de experiências de controle e resistência entre os trabalhadores de ambos os espaços. Em seu conjunto, estes códigos, normatizações e manuais estavam pautados pela busca da boa administração da disciplina e da justiça marítima, de forma a se preservar a atividade comercial e militar embarcada, confluindo assim aos interesses dos estados nacionais, dos comerciantes e dos proprietários dos navios.

As punições faziam parte do cotidiano da vida embarcada mercante e militar e eram aplicadas contra os promotores de atitudes vistas pela autoridade como indesejadas, direcionando-se via de regra contra um amplo leque de práticas consideradas como insubordinação. Álvaro Nascimento, referindo-se à Armada brasileira, estabelece considerações a respeito da lógica dos castigos que servem para se pensar também as relações cotidianas nas embarcações mercantes:

O castigo obedecia, acima de tudo, a lógica própria dos comandantes – tendo em vista a garantia da disciplina. No entender dos oficiais, a realização das fainas e dos exercícios militares e o bom comportamento dos marinheiros somente podiam ser alcançados se fossem bem demarcados os limites entre aqueles que ordenam e os que obedecem. [...] O castigo,

<sup>185</sup> Observe-se as semelhanças com o *Regimento Provisional e Artigos de Guerra* de Portugal no que se refere à moderação dos castigos e à sua proporcionalidade frente delito, bem como quanto ao perfilhamento da tripulação e a publicidade sobre a infração cometida, mediante leitura do artigo infringido.

<sup>186</sup> *The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*. Organizado por Joseph Blunt e publicado em Nova Iorque por E & W. Blunt, 1837, p. 151-152. Publicado originalmente em 1822 com o título *The Merchant's and Shipmasters Assistant*.

assim, era um exercício cotidiano de poder e devia ser reproduzido todas as vezes que o domínio fosse quebrado [...]. (NASCIMENTO, 2001, p. 46)

Os espaços de trabalho destas marinhas conformavam, dessa maneira, ambientes nos quais os níveis de dominação e coerção física constituíam lugar de destaque, incidindo no cotidiano de seus trabalhadores e na gestação de suas insatisfações.

\* \* \*

Um dos aspectos implicados nas referências de que as correções deveriam ser aplicadas com moderação e de forma a evitar excessos decorrentes da arbitrariedade das autoridades embarcadas relacionava-se com a discussão sobre os meandros das formas de dominação e às tensões nelas implicadas. O que os códigos, as regulamentações e os manuais referentes à administração do poder embarcado mercante e militar buscavam informar era a necessidade do comando embarcado saber dosar sua autoridade em punir, pois apesar de a possuírem por direito legal, a mesma estava sujeita à aprovação prática daqueles a que subordinava, na medida em que não saber lidar com esta mediação colocava em cena a possibilidade de contestação marinha.

À autoridade embarcada colocava-se o desafio de dosar o uso do recurso à violência e às punições como mecanismo de controle e disciplina. Porém, este meandro das estratégias de dominação não era fácil de mensurar, de forma que o dilema colocado girava em torno de exercitar algum nível de paternalismo, sem no entanto desconstruir fronteiras de poder entre dominantes e dominados<sup>187</sup>. O acionamento de estratégias paternalistas, ou a sua ausência, incidia na construção da legitimidade da autoridade, e nesse sentido a habilidade do comando em lidar com as expectativas dos subalternos – tais como as licenças para ir a terra, a preservação de momentos de descanso e sociabilidade, autorização para atividades econômicas independentes, etc. – desempenhava papel importante na sua ascensão moral frente ao grupo.

---

<sup>187</sup> Neste sentido, cabe observar as palavras do Deputado Mendonça quanto à relação entre o patrão e os marinheiros-escravos, proferidas durante os debates transcorridos na Assembléia Provincial do Rio Grande do Sul em 1852 relativos à revogação da Lei Provincial n. 84, de 1847, particularmente quanto observa a importância de se ter homens livres nas tripulações, além do patrão. A fala do Deputado apontava a necessidade de manutenção de algumas fronteiras simbólicas entre comando e comandados, como se observa no seguinte trecho de sua manifestação em plenário: “[...] em que condição tão dura, e tão desagradável não fica o patrão de um iate que navega sem ter a bordo outro homem livre e que fica por isso, reduzido a si só! Se procura conversar, para ter alguma distração durante a viagem, com os escravos que formam a tripulação da embarcação, perde toda a força moral, e deixa de ser obedecido e respeitado como cumpre que seja” (*apud* PICOLLO, 1998, p. 526-7).



Outra dimensão que perpassava a construção da legitimidade da autoridade eram as noções de justiça e reciprocidade nas relações cotidianas entre os envolvidos. E neste sentido, se um marujo podia ter a execução de uma tarefa ou sua postura disciplinar questionada pela autoridade embarcada, a esta também estava implicada uma série de deveres constantemente sujeitos a julgamento e aprovação, tais como adequado fornecimento de alimentação (e no caso dos escravos da mercante também de vestuário), o estabelecimento de ritmos de trabalho não excessivos e o cumprimento de prazos e valores no pagamento de soldos. Afinal, eram eles, marujos, que faziam as tarefas mais pesadas, que se expunham a riscos diversos e que garantiam que as embarcações estivessem em perfeito estado.

Se pela ótica das regulamentações oficiais os castigos deveriam ser ministrados por causa justa, de forma moderada, na proporção do delito e com uma finalidade correcional, um olhar a partir da perspectiva maruja permite reconstruir uma imagem dos comandos navais fortemente marcada pela arbitrariedade e pelo uso intenso e excessivo de castigos e penalidades. De forma que o rigor, a intensidade e os critérios de aplicação dos castigos ocupavam igualmente lugar de destaque nos questionamentos marujos e nas suas elaborações sobre a legitimidade da autoridade a que estavam sujeitos.

A experimentação do dia a dia não deixava dúvida de que a figura da autoridade embarcada estava constantemente sujeita a contestações. Como discutiremos na sequência deste trabalho, postulamos que estas práticas de contestação e revolta individuais e coletivas eram uma das dimensões da cultura maruja. Bem como acreditamos poder tomá-las como decorrentes de leituras originais dos trabalhadores do mar quanto a sua relação com a autoridade e o seu mundo do trabalho.

#### 3.4- Identidade na diversidade - o marinheiro como categoria de análise:

A bibliografia recente sobre o mundo atlântico tem apontado que os marinheiros construía, mediante suas experiências sociais e profissionais, formas de identificação próprias, e outras – nem sempre elogiosas – a eles eram atribuídas externamente. Mas, como demonstrado, a heterogeneidade era marca característica do universo de trabalho embarcado mercante e militar brasileiro. Entre estes trabalhadores havia uma considerável diversidade, tanto quanto às formas de ingresso neste ramo de trabalho (recrutamento, engajamento voluntário, tradição familiar, condição escrava) quanto às suas origens étnicas, nacionais e de condição jurídica (livres, libertos, escravizados, africanos, nacionais, europeus, brancos e não

brancos). De forma que, vistos ao longe, os marinheiros poderiam ser tomados apenas como indivíduos muito diferentes que exerciam funções semelhantes no mar.

Cabe, assim, questionar: o que fazia o marinheiro enquanto grupo? É possível pensar a construção de uma categoria “marinheiro” apesar dessas diferenças? Que identidade poderia ser formada entre indivíduos aparentemente tão diferentes? E, indo mais além, devemos problematizar ainda se é possível falar de uma cultura contestatória maruja advinda deste arranjo heterogêneo?

Em primeiro lugar, cabe considerar que um dos desdobramentos das renovações vivenciadas pela História Social nas últimas décadas – que incluem a emergência de novos objetos relacionados a questões como etnicidade, identidade, gênero, religiosidade, imaginário e representações – foi a constatação da constituição heterogênea da classe trabalhadora, possibilitando tomar tal aspecto como um elemento que não impossibilitava a sua existência enquanto categoria analítica. Tal perspectiva busca contrapor abordagens tradicionais e por muito tempo difundidas que tomavam os grupos de trabalhadores como comunidades sociais integradas e culturalmente estáveis. Com sua ênfase sobre as relações de produção, o processo e o mercado de trabalho enquanto elementos estruturantes da coesão política dos trabalhadores, tais enfoques tendiam a formular visões idealizadas das comunidades trabalhadoras “concebendo-as como coletividades relativamente indiferenciadas e homogêneas, enquanto subestimavam os aspectos que indicavam dispersão e variabilidade de referências e comportamentos sociais” (BATALHA, 2004, p. 12-13). Ao se somar a uma visão ampliada e integradora do mundo do trabalho, as novas perspectivas propiciam articular interpretativamente experiências de grupos significativamente heterogêneos, sem deixar de tomá-los enquanto recortes socialmente situados. Tais reflexões adquirem especial significado quando consideramos a já referida composição diversificada dos homens do mar e dos trabalhadores da área portuária de Rio Grande.

Uma possibilidade de resolução metodológica do questionamento de que tal grau de heterogeneidade configuraria um elemento de dispersão que impediria falarmos em um “grupo marinheiro” para além de uma ampla gama de indivíduos que teriam em comum apenas o fato de exercerem funções semelhantes pode ser buscada nas reflexões de Simona Cerutti sobre a construção das categorias sociais. Esta autora aponta a necessidade de não assumir como dada *a priori* a existência de grupos sociais e, conseqüentemente, de comportamentos de grupo naturalmente correlatos, propondo que a sua definição deva ser metodologicamente precedida pela apreensão das relações que ligavam os indivíduos. Segundo Cerutti,

Em lugar de considerar evidente o pertencimento dos indivíduos a grupos sociais (e de analisar as relações entre sujeitos definidos *a priori*), é preciso inverter a perspectiva de análise e se interrogar sobre o modo pelo qual as relações criam solidariedades e alianças, criam, afinal, grupos sociais. Neste sentido, o importante não é negar a utilidade de todas as categorias sócio-profissionais – exógenas ou contextuais – mas impregná-las das relações sociais que, hoje como então, contribuem para o seu nascimento. (CERUTTI, 1998, p. 183).

Desta perspectiva que recusa como dada uma existência objetiva dos grupos sociais desprende-se uma concepção relacional, e podemos até dizer circunstancial, quanto a conformação dos mesmos. Tal perspectiva pode auxiliar a perceber as fronteiras internas do heterogêneo grupo dos marinheiros e sondar sobre a organização de seus comportamentos na medida em que permite olhar para além das classificações profissionais ou categorizações étnicas e de origem prévia ou externamente atribuídas. De forma que o recurso metodológico de “impregnar” nosso olhar com as relações sociais constituintes de alianças e solidariedades internas ao grupo dos marinheiros possibilita perceber mais atentamente suas nuances e arranjos, permitindo que se renuncie tanto a uma busca por “encontrar uma coincidência total e imediata entre a esfera técnica e produtiva e a dos comportamentos e das relações sociais”, como também à visualização de diferenças de origem ou etnicidade como elementos desagregadores intransponíveis para a apreensão destes trabalhadores enquanto grupo ou categoria (CERUTTI, 1998, p. 175).

Não se pode omitir a existência de fronteiras internas ao grupo marujo resultantes de rixas e conflitos horizontais como um dos elementos presentes nas suas relações, e de fato as fontes como os processos criminais são ricas em referências a uma diversidade dessas situações. Tais contendas se relacionavam com disputas e desgastes internos ao grupo, decorrentes das relações estabelecidas cotidianamente no mundo do trabalho e nos momentos de folga e sobre as quais poderiam incidir aspectos diversos como os distintos arranjos identitários, de origem ou condição jurídica, a antiguidade na tripulação, as disputas por acesso a benefícios e por recursos materiais, simbólicos ou afetivos diversos, a bagagem cultural anterior de cada indivíduo, rivalidades decorrentes de fatores anteriores e externos ao mundo embarcado, etc.

Porém, devemos ter cautela na formulação de hipóteses que apregoem à diversidade um elemento promotor de limites às formas de organização coletiva. Como salientado por Velasco e Cruz (2005, p. 209):

As identidades coletivas étnicas ou raciais não são fatos primordiais, nem essenciais ou entidades dadas, mas construções sociais contextuais e relacionais. Variam no espaço e no tempo, e são contingentes. Apesar dos contextos multiculturais e multirraciais, elas podem existir ou não. Por isso não podem ser pressupostas e atribuídas aos sujeitos pelo historiador. Precisam ser empiricamente demonstradas.

Havia fatores que possibilitavam a sua superação destas diferenças e a constituição de uma identidade maruja na diversidade. Era no compartilhamento de experiências advindas da submissão a um mesmo mundo de trabalho e de opressão, no lugar comum ocupado por toda a baixa marinhagem frente a esse contexto que podemos encontrar a chave para a superação das diferenças e dos conflitos horizontais e, por extensão, para a constituição de uma identidade maruja. Divisão e unidade, antes de serem elementos excludentes, coabitam os grupos, e é necessário dar conta desta relação de diversidade das atitudes sociais (BATALHA, 2004, p. 13-15).

As relações de poder e violência diariamente vivenciadas por marujos de todas as origens, cores e condições jurídicas, o intenso ritmo de trabalho e as restrições da vida a bordo a que estavam coletivamente subordinados, enfim, a relação estabelecida com o mundo do trabalho possibilitava a emergência de um sentimento comum de pertencimento e de identidade de interesses. Solidariedades e percepção de interesses comuns podiam se constituir mesmo entre marinheiros livres e escravizados, e um fator que se agregava a este processo era o fato dos níveis de coerção física impostas no convés a ambas categorias jurídicas serem semelhantes, com destaque para a chibata, instrumento tradicionalmente utilizado no ambiente não embarcado para impor suplício apenas a escravizados mas que a bordo estendida seu alcance às costas de marinheiros livres tanto da marinha mercante quanto da Armada. Cabe lembrar que, fora do ambiente embarcado, o açoite era considerado um instrumento odioso, aviltante e infamante a ponto de ter sido, em 1775, restrito no império lusitano somente aos escravizados (LARA, 1999, p. 41).

Outra aproximação entre as experiências de parcela dos trabalhadores de ambas marinhas residia no caráter compulsório do ingresso dos recrutados da Armada e dos escravizados da mercante, para os quais não havia alternativa de desligamento do trabalho embarcado que não a deserção e a fuga. A arbitrariedade para punir dada aos comandos da marinha mercante e da Armada, mediante o já referido “tribunal do convés”, possibilitava igualmente aos marinheiros a construção de um sentimento de que, em uma e outra marinha, havia lugares claramente diferenciados reservados para os que trabalhavam e aos que comandavam, e de que qualquer tentativa de questionamento estaria sujeita a rápidos e

semelhantes mecanismos de punição, fossem homens brancos ou “de cor”, livres ou escravos, nacionais ou estrangeiros.

O sentimento de que compartilhavam experiências contribuía para o estabelecimento de laços de identidade e solidariedade entre indivíduos externamente vistos como muito diferentes, de forma que podemos tomar estas aproximações advindas do mundo do trabalho como conformadoras de situações socialmente niveladoras que incidiam sobre os processos de pertencimento<sup>188</sup>. Era o compartilhamento de experiências comuns frente ao mundo do trabalho que possibilitava a superação das competições internas e da heterogeneidade do grupo, de forma que seus membros pudessem se ver como estando do “mesmo lado” e, conseqüentemente, possamos pensar a constituição social da categoria marinheiro. Deixamos claro, porém, que estamos falando em superação, e não extinção, dos conflitos e dos fatores de dispersão horizontais, já que as tensões são aqui vistas como constituintes das relações internas de qualquer grupo social.

Ao questionamento de que as noções de identidade e cultura maruja sugerem uma comunidade mais coesa e unida do que de fato existiu, cabe situar não estarmos querendo pressupor que todos os trabalhadores do mar se associassem fraternalmente a redor de uma mesma postura política e nem que o pertencimento a um mesmo mundo do trabalho os articulasse automaticamente a uma identidade de grupo<sup>189</sup>. É necessário efetuar uma distinção entre o lugar estrutural ocupado pelo indivíduo nas relações de trabalho e as elaborações e formas de organização coletivas e identitárias dele decorrentes. Se a proximidade de experiências jogava importante papel na constituição de identidades e solidariedades, mediante percepção de interesses e antagonismos comuns, as elaborações delas resultantes não necessariamente conduziam às mesmas formas de organização e leituras políticas quanto ao poder.

Mais do que propriamente unir todos os marinheiros em uma imaginada e harmônica luta unificada contra o opressor, tomamos a cultura maruja como expressão de leituras partilhadas frente ao mundo do trabalho e a situações de exploração e opressão comuns. É possível observar claramente que, mesmo havendo elementos de dispersão interna ao grupo que dificultassem aproximações entre determinados recortes de pertencimento, as motivações

---

<sup>188</sup> Pensamos este conceito a partir das observações de Linebaugh e Rediker (2008, p. 71) sobre o papel dos piores lugares de opressão e terror - como o navio, a prisão e a fábrica - na constituição de oportunidades de colaboração. Estes lugares, assim como o naufrágio, funcionariam, na visão destes autores, como “uma espécie de nivelador”.

<sup>189</sup> Para uma problematização a respeito da noção de consenso comunitário ver o debate de Desan (2001, p. 77-78) a respeito da obra de Thompson (1998), bem como o debate de Chartier (1996) a respeito da obra de Darton (1986).

que levavam diferentes subgrupos marujos, por vezes rivais entre si, a se revoltavam eram recorrentes e constituíam parte da cultura marítima, como será discutido no capítulo 5. A documentação histórica é evidente quanto à recorrência no que se refere às fontes de insatisfação e questionamento emanadas da base da tripulação contra seus comandos, mesmo que nem todos os marujos estivessem dispostos a se associarem entre si.

Em termos políticos é necessário, porém, falar em “culturas marítimas” no plural visto os antagonismos de classe decorrentes da fissura existente entre a baixa marinhagem e os comandos embarcados. Ambas as culturas não estavam dissociadas das severas condições de vida e trabalho no navio e, conseqüentemente, das implicações das relações de poder e punições cotidianas. De forma que os frequentes confrontos de classe estiveram na base da conformação de “uma cultura de oposição partilhada por marinheiros comuns, assentada em valores, atitudes e práticas específicas”, possibilitando considerar que “corporação do navio e a cultura marítima apresentavam-se fraturadas” (BARREIRO, 2007, p. 4-6). Conseqüentemente, a cultura marítima deve ser percebida como portadora de uma dimensão política socialmente situada.

## **CAPÍTULO 4 - O PORTO, SEUS AGENTES E SEUS TERRITÓRIOS**

O porto é tradicionalmente visto como local de partida, último chão firme antes do desarraigamento de milhares de indivíduos que projetariam suas vidas sobre as instáveis águas oceânicas. Mas esta é possivelmente uma visão daqueles que ficam em terra. Na perspectiva dos marinheiros o mar talvez representasse não apenas a partida, mas também o acesso a um amplo cenário de possibilidades de vivências. Uma das principais características da vida marítima, de fato, foi o desenraizamento de muitos dos seus homens frente suas comunidades de origem, e justamente por isso o momento da chegada a uma cidade portuária era carregado de significados e expectativas para os trabalhadores embarcados.

Neste capítulo analisaremos as dinâmicas estabelecidas neste processo, destacando as relações sociais constituídas em terra entre os homens do mar e os trabalhadores ligados às lides portuárias e outras atividades urbanas. Particularmente, buscaremos perceber os significados destas vivências sobre a cultura dos homens do mar e, particularmente, o quanto ela nos diz a respeito da face rebelde dos marinheiros. Evidenciaremos a importância de perceber a organização do trabalho portuário de Rio Grande para o devido dimensionamento das experiências marujas, e neste sentido o presente capítulo deve ser lido em diálogo direto com o primeiro. Trata-se de considerar de que forma as vivências no espaço social da cidade impactavam nos processos de elaboração e na ação política do grupo de trabalhadores em questão.

O presente capítulo se soma à análise da contestação maruja ao tomar as experiências estabelecidas em terra pelo grupo junto a trabalhadores que vivenciavam o cotidiano da zona portuária como elementos fundamentais ao estabelecimento de suas leituras políticas sobre o mundo do trabalho. A cultura marítima deve ser vista como construída tanto no zingar dos mares, rios e lagoas, como também nas cidades portuárias por onde passavam, de onde eram originários ou nas quais viviam. Como observou Linebaugh (1984, p. 223), os espaços sociais de troca e cooperação entre trabalhadores de diferentes regiões do mundo podiam ser o “convés oscilante do navio, mas também o terreno pouco firme dos armazéns, tabernas, bordéis, adegas, poços de água e ruas das comunidades marítimas do Atlântico”. Cabe, então, analisar quais as expectativas marujas sobre o espaço urbano portuário e que leituras políticas teciam sobre os diferentes usos de seu tempo nestas áreas.

Como já observado, o universo do trabalho marítimo não ficava circunscrito ao espaço social dos navios, englobando igualmente as relações cotidianas estabelecidas nas localidades portuárias. Este era o destino inevitável das embarcações. Após dias, semanas ou até meses de

navegação, em que as vivências de seus trabalhadores se resumiam ao ambiente dos navios e às relações sociais neles conformadas, estes finalmente tocavam os trapiches de seus portos de destino, representando um momento de extrema expectativa para toda a hierarquia do navio.

No caso da navegação mercante, a estada nos portos, assim como o período de traslado, era etapa fundamental do seu processo de trabalho. Era comum que as embarcações ficassem semanas estacionadas nos atracadouros enquanto descarregavam suas mercadorias e aguardavam nova carga para seguir viagem. Para o comando do navio, era um momento em que os esforços deveriam estar voltados para o adequado embarque e desembarque das mercadorias, ao agenciamento de novos negócios, execução de reparos de calafetagem e carpintaria na estrutura da embarcação, reposição de água e víveres e, com certa frequência, também de marinheiros para recompor a tripulação. Da mesma forma que em alto mar, tais autoridades buscavam fazer valer seu comando sobre os homens do mar, controlando o uso exagerado de bebidas e restringindo desembarques não relacionados ao ofício, especialmente durante a noite.

Para a Armada Imperial, a estadia em terra apresentava ainda o risco de deserção de seus marinheiros, os quais em sua maior parte haviam sido recrutados compulsoriamente. Como Barreiro (2007, p. 3) salientou, ao analisar o processo de organização desenvolvido pela marinha brasileira frente a sua força de trabalho:

Apenas o marinheiro disciplinarizado poderia vencer as duras condições de trabalho existentes, tanto na marinha mercante costeira e internacional, quando na marinha militar. Ele teria que se transformar, progressivamente, numa mercadoria [...]. Na marinha mercante, posto em relação com o capital, com terras, com mercadores e outras mercadorias, deveria ser aferida a sua eficácia na maximização do lucro dos proprietários e capitães de navios. Na Marinha militar, o marinheiro disciplinado seria vital nas lutas contra os vários movimentos provinciais [...] e campanhas externas [...].

Para a baixa marinhagem, entretanto, a estadia nas regiões portuárias era momento de acentuada expectativa em relação à cidade e aos possíveis produtos da sua sociabilidade. A severa disciplina embarcada, aliada às restrições sociais e às péssimas condições de vida transformavam os momentos em terra especiais para a vivência de alguma margem de autonomia. O urbano era oportunidade de descanso, mas também de vivência de situações sociais, afetivas e econômicas das quais estavam privados quando a bordo. Um ato de ir buscar água nos poços da cidade poderia se traduzir, para o marinheiro, em uma oportunidade



de encontro ou reencontro com companheiros e afetos de que estivesse distante, em oportunidade de realização de alguma atividade econômica autônoma, etc.

São recorrentes as referências à presença de marinheiros em espaços de trabalho e convívio social como as tabernas, o mercado público, as fontes d'água e praças, ou mesmo andando e bebendo pela rua. Eram vivências que faziam parte dos seus cotidianos de trabalho, mas também da busca por descanso, lazer e socialização, já que os longos períodos embarcados, a constante mobilidade espacial e o afastamento das relações sociais de origem eram características da vida dos homens do mar. Ao mesmo tempo em que estes momentos de liberdade eram francamente utilizados por marinheiros na busca de se reterritorializarem, poderiam ser classificados na perspectiva das autoridades estatais e navais como transgressão frente aos seus deveres, abrindo a possibilidade para conflitos e tensões advindas das relações de poder e trabalho embarcadas.

#### 4.1- Experiências marujas no mundo do trabalho portuário:

Illmo e Exmo. Snr.

Para evitar que os marinheiros continuassem a sair dos navios antes de terem preenchido os seus deveres, do que resultam as maiores torturas ao comércio, segundo imensas representações dos Mestres das Barcas a este respeito, e igualmente para proibir que os desertores da Esquadilha se homiziassem aqui, e matriculando-se clandestinamente (como acontecia antes desta providência) se metessem nas embarcações, e se evadissem [...] convencionei com o Escrivão da matrícula, para que não matriculasse marinheiro algum sem lhe apresentar um bilhete assinado pelo Capitão do Navio donde saísse, e rubricado por mim, medida de que tem resultado os melhores efeitos [...].<sup>190</sup>

Com estas considerações, o Capitão de Fragata e Comandante do Porto de Rio Grande manifestou ao Presidente da Província do Rio Grande do Sul, no ano de 1828, a sua preocupação com as atitudes de marujos das marinhas de guerra e mercante nos momentos imediatos de suas chegadas a este porto. Não eram poucos os que viravam as costas aos seus comandos antes de “terem preenchido os seus deveres” e rumavam para a cidade, enquanto outros tantos aproveitavam estas oportunidades para desertarem das fileiras da Armada Imperial.

---

<sup>190</sup> ANRJ, Série Marinha, XM 144 (Ministro – Secretaria de Estado). Remetido por Antônio Joaquim do Couto (Capitão de Fragata e Comandante do Porto de Rio Grande) ao presidente da província Salvador José Maciel, em 30/08/1828, Quartel na Povoação do Norte.

Propomos, a partir de agora, a análise das experiências marujas quando em terra, no sentido de explorar quais eram as suas expectativas quanto a estadia na cidade e os produtos possíveis de sua sociabilidade, e assim discutir os significados destes momentos para o grupo. Buscaremos igualmente demonstrar a necessidade de superar dicotomias que entendam como estanques os mundos da liberdade e da escravidão, ou que pressuponham compartimentação entre trabalho embarcado e terrestre, caminhando analiticamente no sentido de agregar estas dimensões.

Uma aproximação com a noção de “instituição total” pode nos auxiliar a dimensionar o cotidiano embarcado, a lógica das relações de poder nestes ambientes e, por conseguinte, as experiências sociais dos marinheiros e suas expectativas frente a vida não embarcada. Segundo Erving Goffman<sup>191</sup>, uma instituição total pode ser definida:

[...] como um local de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos com situação semelhante, separados da sociedade mais ampla por considerável período de tempo, levam uma vida fechada e formalmente administrada. (GOFFMAN, 1974, p. 11).

O fechamento físico ao mundo externo e o objetivo formalmente estabelecido de regulamentar e administrar a vida diária dos seus subordinados seriam os principais traços definidores de uma instituição total. A indistinção entre diferentes dimensões da existência do indivíduo (trabalho, moradia e lazer) e sua submissão a uma única autoridade constituiriam outros aspectos deste formato de instituição, diferentemente do que ocorre na vida civil da sociedade moderna onde as pessoas dormem, trabalham e entretêm lazer em distintos lugares, sob diferentes autoridades e na companhia de coparticipantes diversos. As instituições totais possuem ainda um caráter binário, caracterizado por “uma divisão básica entre um grande grupo controlado [...] e uma pequena equipe de supervisão” (GOFFMAN, 1974, p. 16-18)<sup>192</sup>.

---

<sup>191</sup> O cientista social Erving Goffman, a partir de estudos sobre o mundo social do interno em hospitais para doentes mentais, formulou uma ampla discussão sobre as características gerais de instituições totais, buscando perceber a lógica disciplinar e de controle subjacente a um conjunto mais amplo de instituições com tendência ao fechamento tais como prisões, campos de concentração, manicômios, asilos, navios, quartéis, mosteiros, etc.

<sup>192</sup> Segundo Goffman, esta ruptura entre as barreiras que comumente separam estas três esferas da vida cria uma situação onde em “primeiro lugar, todos os aspectos da vida são realizados no mesmo local e sob uma única autoridade. Em segundo lugar, cada fase da atividade diária do participante é realizada na companhia imediata de um grupo relativamente grande de outras pessoas, todas elas tratadas da mesma forma e obrigadas a fazer as mesmas coisas em conjunto. Em terceiro lugar, todas as atividades diárias são rigorosamente estabelecidas em horários, pois uma atividade leva, em tempo predeterminado, à seguinte, e toda a seqüência de atividades é imposta de cima, por um sistema de regras formais explícitas e um grupo de funcionários. Finalmente, as várias atividades obrigatórias são reunidas num plano racional único, supostamente planejado para atender aos objetivos oficiais da instituição” (GOFFMAN, 1974, p. 17-18).

Esta imagem se aproxima consideravelmente da vida embarcada mercante e, mais ainda, na marinha de guerra. O mundo do navio apresentava como particularidade, porém, uma oscilação regular entre o *fechamento* inevitável dos períodos embarcados e a *abertura* representada pelas frequentes atracagens em portos diversos, o que nos leva a pensá-lo como uma modalidade específica de instituição total. Tal abertura propiciava a quebra – ou ao menos o relaxamento – das restrições institucionais ao permitir o contato com um leque mais amplo de grupos sociais, a possibilidade de dormir ou entreter lazer em locais distintos, bem como pelo estabelecimento de relações com outras dimensões do mundo do trabalho. Mas, ao chegar na cidade, o que buscavam de fato os marinheiros? Qual o significado que este espaço poderia adquirir para eles? O que ela oferecia em contraponto à instituição fechada do navio?

Michelle Perrot, ao analisar a visão e a expectativa dos grupos populares sobre as cidades na França do século XIX, discute que tais espaços eram percebidos como locais de oportunidades e potencialidades, não apenas no sentido econômico, mas também na perspectiva dos prazeres. Os trabalhadores buscavam, assim, uma “cidade aberta” que fugisse a qualquer forma de encerramento, fixação de limites e restrições que os impedissem de circular e utilizar livremente o espaço público (PERROT, 1988, p. 115-125). Considerada por esta perspectiva, a cidade portuária significava, para os marinheiros, um leque aberto de oportunidades frente ao ambiente fechado, socialmente restrito e rigidamente administrado do navio. As redes de sociabilidade e as experiências nela constituídas poderiam adquirir significados valiosos para seus agentes, uma vez que propiciavam acesso a relações de solidariedade, afetividade, religiosidade, lazer, reterritorialização, bem como acesso à complementação alimentar e a bens materiais diversos.

A região portuária de Rio Grande e seus espaços conexos de vivências econômicas e sociais configuram um lócus de análise privilegiado no que se refere à percepção destas experiências, sendo cotidianamente vivenciados não só por homens do mar, mas também por outros grupos de trabalhadores escravizados e livres não embarcados, nacionais e estrangeiros, muitos dos quais envolvidos com atividades correlatas ao porto. Dessa forma, pode ser vista como um mundo do trabalho socialmente diversificado que mesclava vivências de uma gama polissêmica de agentes.

**Figura 20 - Mapa do núcleo urbano de Rio Grande – meados do século XIX**



Fonte: AHRs, Fundo Iconografia, Municípios RS, nº 494, Rio Grande

Caracterizações sobre os cenários portuários atlânticos podem nos auxiliar dimensionar as experiências e expectativas marujas nestes contextos. E neste sentido, o relato contemporâneo feito pelo viajante francês Alcide D’Orbigny sobre a região portuária do Rio de Janeiro em 1826 pode nos ajudar a pensar os cenários sociais com os quais os marinheiros que afluíam a Rio Grande se deparavam ou dos quais eram oriundos. Ainda que se referisse à Corte, este relato guarda muito em comum com outras praças comerciais atlânticas nas quais os marujos circulavam, e ademais se constituía na principal parceira comercial do porto de Rio Grande. Segundo o D’Orbigny:

Seria difícil dar uma ideia do intenso comércio do Rio de Janeiro. O porto, a bolsa, os mercados das ruas paralelas ao mar ficam abarrotados de uma multidão de negociantes, marinheiros e negros. Os vários idiomas aí falados, a variedade de vestuários, os cantos dos negros que carregam fardos, o rangido dos carros de bois que transportam as mercadorias, as frequentes salvas dos fortes e dos navios que entram, o toque dos sinos que convocam à reza, os gritos da multidão, tudo isso contribui para dar à cidade uma fisionomia confusa, ruidosa e original. (D’ORBIGNY, 1976, p. 167)

**Figura 21 - Cais na Rua da Boa Vista em 1865, vendo-se as “estacadas” para a atracagem de embarcações e as casas comerciais ao fundo.**



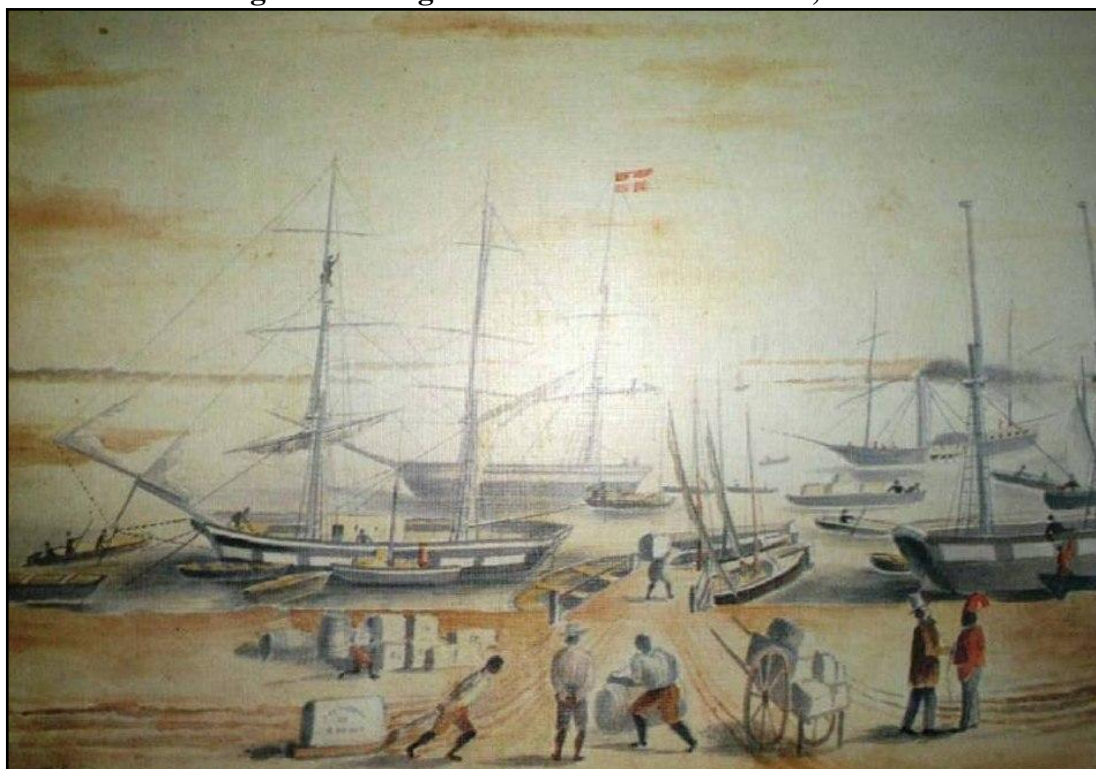
Fonte: Acervo digital LEPAN/FURG. Original na Bibliotheca Rio-grandense. Obtido em: Torres (2010).

**Figura 22 - Cais da Boa Vista. Gravura de Francis Richard (1860).**



Fonte: Acervo digital Museu Náutico da cidade do Rio Grande. Obtido em: Torres (2010)

**Figura 23 - Negros no Porto de Rio Grande, 1852**



Fonte: Wendroth (1982).

Uma das possibilidades oferecidas aos marítimos por estas cidades era o acesso a práticas econômicas independentes que lhes propiciavam complementação de renda, e para as quais poderia haver consentimento ou ao menos vistas grossas da oficialidade embarcada. Em 31/03/1854 os tripulantes da escuna nacional *Cecília* – embarcação mercante da navegação interna à província – são acusados de terem furtado uma quantia em dinheiro de um passageiro durante o trajeto entre as cidades de Jaguarão e Porto Alegre, na Laguna dos Patos. Os réus eram João (nagô, escravo de Antônio Fernandes Paranhos), Luiz (da Costa, escravo de José Antônio de Araújo Ribeiro,) e Miguel (da Costa, escravo de Sebastião Antônio Tavares Lima)<sup>193</sup>.

As suspeitas são levantadas pois os africanos foram vistos comprando uma porção de cebolas no Estreito (distrito de São José do Norte) em uma das paradas. Durante os interrogatórios policiais, Miguel é questionado “se o patrão da escuna concedia licença aos pretos para comprarem alguma coisa afim de negociarem?”, ao que respondeu que “dava, tanto que todos os gêneros dos pretos vinham sempre a vista dele [patrão], emprestando ele algumas vezes dinheiro para este fim”. Ao preto Luiz foi perguntado de que forma havia

<sup>193</sup> APERS, Processo Crime, Porto Alegre, 1º. Cartório/Sumário Júri, Porto Alegre, Caixa 004-5905, Auto 884.

pagado as cebolas, ao que respondeu que “pagou com dinheiro [...] que havia recebido em Jaguarão das quitandas que lá vendeu como galinhas, ovos, canas e mais outras coisas”.

A constatação da permissão do comércio de quitandas aos escravos-marinheiros revela a extensão, para a vida embarcada, de uma prática atlântica recorrente em terra e que se constituía no desenvolvimento de uma economia própria pelos cativos, o que pode ser verificado igualmente entre os marinheiros livres<sup>194</sup>. Aos homens do mar de Portugal, particularmente, era permitido por lei o transporte, por sua conta e risco, de produtos miúdos que lhes permitiam vantagens econômicas. Entre estes produtos figuravam, por exemplo: presuntos, paios, chouriços, queijos do alentejo, cerejas de passas, figos e amêndoas do Algarve; sardinha, castanhas piladas, ameixas, azeitonas; alhos, alecrim, louro e vassouras de palma do Algarve. Já do Brasil, os marujos podiam levar para Portugal: farinha de mandioca, cocos, louças fabricadas no Brasil, papagaios e mais aves não só vivos mas também empalhadas e as pernas delas para flores e bordaduras, búzios, sanguins e toda a casta de animais que se possam transportar, abanos de penas e folhas de arvores (BAPTISTA, 2000, p. 119-120).

De fato, segundo *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha*<sup>195</sup>, em alguns lugares do mundo atlântico havia a prática de conceder à equipagem o que se chamava de *faculdades* ou *agasalhos*, que se constituía na permissão para “poderem carregar por sua conta e proveito alguma porção de mercadorias”, desde que não excedesse a capacidade das macas dos marinheiros e dos camarotes e arcas dos oficiais. O que significa que a prática da economia independente e popular dos marítimos possuía uma dimensão atlântica e abrangia tanto os trabalhadores livres como os escravizados.

Além dessas práticas reconhecidas de economia independente, a documentação é repleta de denúncias contra marítimos que teriam efetuado pequenos furtos ou desvios nas cargas das embarcações que tripulavam ou na cidade, práticas que se somavam a esta dimensão da economia popular. O furto ao armazém alfandegado *Paiva e Vianna* é representativo desta dimensão e interessante de se analisar na medida em que envolveu uma rede diversificada de agentes<sup>196</sup>. O centro dos acontecimentos girou ao redor da taberna de Custódio Gonçalves Ramos (português, 23 anos, solteiro), residente na Rua da Boa Vista, às

<sup>194</sup> Ver, por exemplo, casos como o do marinheiro livre pernambucano Manoel dos Passos, que antes de partir da Corte para Rio Grande a bordo do patacho *Surpresa* recebeu dinheiro por uma encomenda de peixes (Fonte: APERS, Processos-Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0420, Auto 80).

<sup>195</sup> *Princípios de direito mercantil, e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa*, destinada ao commercio. Organizado por José da Silva Lisboa. Publicado em Lisboa pela Imprensa Régia, 1819. Tomo VI, Parte I e II, p. 80.

<sup>196</sup> Armazéns alfandegados eram espaços que, além de seu uso particular, recebiam a permissão para despachar para a Alfândega de forma a atender a demanda que os armazéns estatais não supriam.

margens do porto de Rio Grande e que servia também de moradia a marinheiros<sup>197</sup>. Numa noite de junho de 1855, com o auxílio do pardo Augusto (escravo de José Manoel Gomes), Custódio Ramos arrombara o referido armazém, furtando duas barricas grandes de farinha, seis barricas pequenas da mesma mercadoria e mais cinco caixas de passas. Com o auxílio de uma lancha tripulada pelos pretos Felipe e Manoel, marinheiros do iate mercante *Caçador*, transportaram o produto do furto até a sua taberna, sendo este posteriormente revendido ao Manoel Calafate (natural de Portugal, 52 anos, casado) e à padaria Quaresma.

O interesse de pequenos comerciantes em obter produtos a baixo custo, independente da procedência, tornava os bares, vendas e botequins em locais de recepção de objetos roubados, e conseqüentemente em alvos preferenciais da atenção das autoridades (MOREIRA, 2009, p. 85). Tais espaços, como veremos adiante, acabavam por amalgamar uma diversidade de “funções” frente às experiências populares e marujas, possibilitando acesso a uma diversidade de aspectos como alimentação, hospedagem, sociabilidade, consumo de bebidas e oportunidades de ganhos econômicos. Ainda que seja difícil mensurar a dimensão desta pequena economia popular, ela acabava por conformar um mercado paralelo que abastecia as cidades e desempenhava um importante papel na economia popular de gêneros alimentícios e outros produtos. E, ao se ramificar por múltiplas localidades portuárias, criava vínculos entre agentes diversos envolvidos, aproximando, por exemplo, marujos livres ou não, escravos não embarcados possuidores de roças próprias, pequenos produtores livres, quitandeiras, donos de vendas, etc.

Esta dimensão econômica constituía e era constituída a partir de redes de relações sociais estabelecidas nos espaços de trabalho portuário, e alguns dos locais preferenciais do convívio social popular eram as praças, poços e fontes públicas d’água. Tratam-se, assim de espaços privilegiados para se observar diversos aspectos da constituição de uma cultura popular. Na área central de Rio Grande, uma de suas principais fontes d’água ficava na Praça da Geribanda<sup>198</sup>, espaço intensamente vivenciado por escravos não embarcados que diariamente abasteciam barris para seus senhores ou para vendê-los de porta em porta, bem

<sup>197</sup> APERS, Processos Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-420, Auto 60.

<sup>198</sup> Trata-se da atual Praça Tamandaré, renomeada com este nome em 1865 em homenagem a Joaquim Marques Lisboa, o Almirante Tamandaré, nascido em Rio Grande em 1807 (TORRES, 2008, p. 12). Não se sabe exatamente porque do uso do termo ‘geribanda’ para designar este espaço, mas os significados apresentados por dicionários são sugestivos. *Geribanda* seria o mesmo que sarabanda, a qual apresenta duas definições: dança antiga, popular e desenvolta; ou ainda repreensão, censura (conforme *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Organizado por Candido de Figueiredo. Publicado em Lisboa por A. M. Teixeira, 1913). *Sarabanda* significaria “música e dança alegre com meneios de corpo um pouco indecentes”. Alguns dicionários ainda definem estas palavras como tumulto, agitação, descompostura (conforme *Diccionario da Língua Portuguesa*. Organizado por Antônio de Moraes Silva. Publicado em Lisboa pela Impressão Régia, 1831, Tomo II, p. 692).



como por marinheiros de todas origens e condições jurídicas que iam repor suas embarcações com esta indispensável provisão. O viajante Saint-Hilaire, quando da sua passagem por Rio Grande em 1820, registrou a seguinte observação sobre a área:

Ficou, dito, já, não haver aqui nenhum manancial de água doce, mas atrás da cidade, entre montículos de areia (em lugar denominado Geribanda) foram feitos poços onde a pequena profundidade se encontra muito boa água. Os negros vão buscá-la em barris, apanhando-a por meio de chifres de bois amarrados à ponta de varas compridas, instrumento esse a que dão o nome de guampa. (SAINT-HILAIRE, 1939, p. 122).

**Figura 24 - Poços da Praça da Geribanda em 1865.**



Fonte: Fototeca do Centro Municipal de Cultura de Rio Grande.

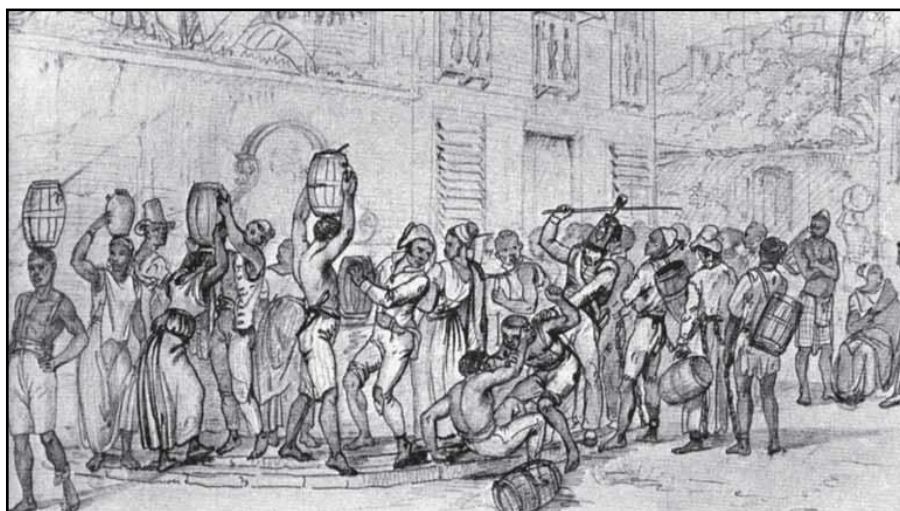
A descrição de Daniel Kidder, missionário protestante que chegou ao Brasil em 1837, sobre o entorno de um chafariz no Rio de Janeiro é sugestiva de que as dinâmicas nestes espaços se aproximavam nas cidades atlânticas e portuárias:

No Largo do Paço o forasteiro vê-se envolvido por uma turba multiforme tanto na aparência como nos hábitos, e, tão variegada na compleição e nos

costumes como jamais poderia imaginar. A maior parte dessa multidão é constituída por africanos que se acotovelam em torno do chafariz. A água corre continuamente de mais de vinte canos e, apanhada em vasilhame diverso, é transportada à cabeça por homens e mulheres. Os escravos [...] quando reunidos nesses logradouros, são geralmente sociáveis em extremo; às vezes, porém, o ajuntamento gera diferenças a acaba em pancadaria. Para evitar desordens, há sempre, nos chafarizes, soldados montando guarda. (KIDDER, 1972, p. 45)

Um relatório remetido pelo Fiscal Raimundo Rodrigues Vasques à Câmara Municipal de Rio Grande, em princípios de 1853, revela que a Geribanda era muito frequentada e sugere o estabelecimento de uma guarda no local, já que o espaço estava entregue ao livre assédio dos escravos “que ali a toda hora se reúnem em grande número”. Tratava-se de uma preocupação com o asseio do local, pois muitas carroças d’água eram puxadas por animais que ocasionavam depósitos de fezes, mas também com o estabelecimento de um controle sobre os usos e práticas da escravaria e outros grupos populares que ocupavam o espaço cotidianamente<sup>199</sup>.

**Figura 25 - Carregadores de água (Rio de Janeiro), de Johann Moritz Rugendas**



Fonte: Diener (1996)

Tal situação respondia à preocupação das autoridades com a livre circulação de populares, e guardava relação com episódios como o ocorrido na própria Geribanda menos de três anos antes quando, sob o olhar de um grande número de negros livres e escravizados que por ali circulavam, o uruguaio Alexandre de Souza (19 anos, campeiro, filho de pais libertos) teve seu barril d’água derrubado pelo preto Bernardo (escravo de Manoel José Correa de Sá),

<sup>199</sup> AMPRG, Câmara Municipal, Caixa 237. Relatório trimestral remetido pelo Fiscal Raimundo Rodrigues Vasques à Câmara Municipal de Rio Grande, datado de 12/01/1853.

de quem recebeu o desafio de jogar capoeira, culminando tal episódio com a morte deste último por facada desferida por Alexandre<sup>200</sup>.

Não sabemos o que estava por trás da provocação feita por Bernardo ao derrubar o barril já cheio de Alexandre, mas talvez esse conflito se relacionasse com disputas por domínio de espaços na geografia social popular da cidade. Neste sentido, Gomes (2006, p. 78) chama a atenção para o papel desempenhado nas cidades negras pelas fontes d'água, locais nos quais era comum uma grande concentração de escravos e onde frequentemente ocorriam conflitos entre grupos que disputavam o controle pelo acesso privilegiado ao valioso recurso. A carestia de fontes d'água em Rio Grande, atestada recorrentemente pela análise da documentação municipal, certamente acentuava tais disputas<sup>201</sup>.

Os estudos sobre a capoeira no contexto do Rio de Janeiro são igualmente sugestivos da verossimilhança de nossa hipótese, na medida em que esta era uma atividade relacionada a grupos organizados, com forte hierarquia interna e que disputavam a demarcação de territórios, ocasionando assim situações de confronto pela posse dessas áreas (HOLLOWAY, 1997, p. 52-3; SOARES, 2002). Ainda que não tenhamos verificado outras referências à prática da capoeira na cidade de Rio Grande, podemos acreditar que ela marcava o território rio-grandino com sua presença, ainda mais se considerarmos que os registros repressivos do caso acima citado não referiam espanto por parte das testemunhas ou das autoridades com sua ocorrência, supondo ser uma prática socialmente conhecida.

Cabe destacar que a Praça da Geribanda era ainda fortemente marcada pela sociabilidade feminina, uma vez que as lavadeiras faziam uso das águas dos poços e das lagoas que se formavam com as chuvas para o exercício de suas atividades. Tal aspecto podia incidir sobre as disputas e conflitos verificadas neste espaço, já que tanto o trabalho marítimo quanto a atividade de abastecimento de água pelos cativos eram nichos marcados por uma composição hegemonicamente masculina, frente ao que a possibilidade de acesso a um “mercado” afetivo podia estar na base de sérias contendas.

Outro espaço destacado na geografia social popular da cidade e igualmente próximo à região portuária era o Largo de São Pedro, conhecido vulgarmente como o Largo das Quitadeiras por se constituir como local de concentração e trabalho para estas mulheres.

---

<sup>200</sup> APERS, Processos Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0418, Auto 19. Conflito ocorrido em 31/04/1850.

<sup>201</sup> Dentre os diversos documentos da administração municipal que atestam a carestia de fontes d'água para o abastecimento da sua população em Rio Grande ver, por exemplo: AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 201-A, Parecer da Comissão Permanente em 10/04/1840. Ver ainda o conflito por acesso a uma cacimba no Moinho envolvendo uma escrava lavadeira e um soldado, em 1839 (APERS, Processo Crime, Caixa 005-417, Auto 06).

Segundo um mapa estatístico da cidade de Rio Grande, elaborado em 1843<sup>202</sup>, a localidade possuía então 23 quitadeiras “de porta aberta” e 32 “pelas ruas”, mas é provável que o número de trabalhadoras informalmente envolvidas com a atividade fosse consideravelmente maior do que os dados estatais conseguiram captar. Sua importância e difusão pode ser verificada tanto pela recorrente presença destas trabalhadoras em relatos sobre o cotidiano da cidade extraídos da documentação administrativa local e judiciária, como também pelo reconhecimento presente na cobrança de taxas pela municipalidade para o exercício destas atividades<sup>203</sup>.

Diversos estudos têm demonstrado que a atividade da quitanda era típica dos espaços urbanos coloniais, e ainda que no Brasil constituísse trabalho também desempenhado por homens, era um nicho ocupacional predominantemente marcado pela presença de população feminina, africana e crioula, livre e escravizada. Selma Pantoja (2001 e 2001b) apontou a dimensão atlântica das quitadeiras, buscando demonstrar como esta prática social de origem banto foi transportada para a outra margem do oceano mediante a diáspora africana<sup>204</sup>. O termo “kitanda”, que em kikongo designava os lugares de feiras cotidianas tanto de víveres como de escravos foi, mediante as migrações transatlânticas que trouxeram para as paragens coloniais brasileiras essas comerciantes, aportuguesado de forma a dar origem à designação quitanda.

Infelizmente não dispomos de dados quantitativos ou seriais mais sistemáticos que possibilitem dimensionar a origem das quitadeiras em Rio Grande. Mas a análise efetuada por Molet (2010) permite uma aproximação a este aspecto. Em artigo onde analisa as tentativas de disciplinamentos das trabalhadoras negras urbanas em Rio Grande na segunda metade do século XIX, esta autora tabulou as naturalidades das mulheres pertencentes a este grupo que foram presas na cadeia, tanto das escravizadas quanto das forras identificadas como

---

<sup>202</sup> AHRS, Fundo Polícia, Maço 24. *Mappa Statístico ou Breve notícia da cidade do Rio Grande do Sul, Província de São Pedro, organizado nesta Subdelegacia. Por Antônio B. Martins Vianna, em 22 de julho de 1843.*

<sup>203</sup> Segundo o artigo 19 das *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*, os “quitandeiros, e quitadeiras que venderem nas ruas e praças desta Vila, e mais povoações do Termo, pagarão mil e duzentos réis por ano. [...] Quando se propuserem a vender por menos tempo pagarão cem mil réis mês, e assim de declarará nos recibos, ou cautelas, que lhes passarem.”

<sup>204</sup> Sobre a relação entre quitanda e gênero, ver Gomes e Soares (2002) e Pantoja (2001 e 2001b). Esta última informa que em Angola a quitanda era atividade totalmente ocupada por mulheres, mas que “ao se transportar para a outra margem do Atlântico ocorreu uma mudança de gênero no ofício. Enquanto na terra dos *mbundu* é sempre um ofício de mulheres, na travessia atlântica surge, do lado americano, também, a figura do quitandeiro. Neste caso, não era somente o vendedor com o tabuleiro, mas o dono de uma pequena loja que vende verduras, legumes e frutas. Em algumas regiões do Brasil, como no Centro Oeste, quitanda é local de venda de doces” (PANTOJA, 2002b). Interessante observar que, apesar desta origem banto da quitanda, estudos como o de Gomes e Soares (2002) verificaram a predominância de mulheres e homens da África Ocidental entre os que desempenhavam esta atividade no Rio de Janeiro do oitocentos.

quitadeiras, lavadeiras, costureiras, cozinheiras, engomadeiras e domésticas. Do total das 47 mulheres negras presas no período, 24 (51%) eram naturais do continente africano. Ao restringir apenas a grupo das quitadeiras escravizadas, esta autora verificou que 60% (5) delas eram de origem africana, e entre as quitadeiras forras, 87,5% (7) eram originárias deste continente<sup>205</sup>. Ainda que não se trate de uma amostragem sistemática, ela não deixa de ser sugestiva do peso da cultura africana na constituição deste setor do trabalho urbano e portuário rio-grandino, constituindo ademais um dos poucos dados que possibilitam sondar o perfil coletivo do grupo.

Ao nosso estudo, porém, mais do que estabelecer um perfil, interessa constatar os usos do espaço do Largo da Quitanda pela população que nesta cidade vivia e que a ela afluía, e os diferentes significados atribuídos a estes usos pelos grupos sociais nela presentes, para dessa forma discutir as tensões entre as perspectivas dos grupos trabalhadores e das elites políticas dirigentes locais. Neste sentido, a documentação relativa à ofensiva efetuada pelas autoridades municipais contra as atividades desenvolvidas pelas quitadeiras no Largo é reveladora. Em 23/07/1855 o Fiscal do 1º. Distrito informava à Câmara ser verdadeira a informação de que teria ele:

[...] proibido que no Largo de S. Pedro em frente as casas de Victorino Ferreira da Silva Sebrosa se fizesse da rua cozinha, por que estando o teatro fazendo obra que aformoseará algum tanto aquele Largo muito afeara junto ao mesmo edifício a fumaça das cozinhas, as tripas de peixe, e uma multidão de negras quitadeiras<sup>206</sup>.

Victorino Ferreira da Silva Sebrosa, negociante e proprietário na Praça de S. Pedro por detrás do teatro, havia dias antes contatado a Câmara informando que:

[...] ali se acham umas quitadeiras que fazem comedorias, e agora são mandadas retirar, o supp.e requer a V. S.as se lhe concedem licença para que ali se conservem, pois que no lugar em que é não incomodam o trânsito público, e são de grande utilidade para a pobreza que não tem outros recursos, e o supp.e se encarrega de manter a boa ordem [...]. Rio Grande 16 de julho de 1855<sup>207</sup>.

<sup>205</sup> Molet (2010), com base em: APMRG, Livro de registros de prisões de mulheres livres da Cadeia da cidade do Rio Grande (1864-1875); e CDH-FURG, Livro de registros de prisões de escravos de ambos os sexos da Cadeia da cidade do Rio Grande (1868-1870).

<sup>206</sup> AMPRG, Câmara Municipal, Caixa 237, Documento remetido pelo Fiscal do 1º. Distrito informa à Câmara Municipal em 23/07/1855.

<sup>207</sup> AMPRG, Câmara Municipal, Caixa 237, Documento remetido por Victorino Ferreira da Silva à Câmara Municipal em 16/07/1855.

Sua solicitação foi, porém, indeferida no último dia do referido mês. Deste diálogo estabelecido entre o Fiscal do 1º. Distrito e o negociante Victorino Sebrosa, e tendo como interlocutora a Câmara Municipal, somados a um conjunto de outras fontes pesquisadas, é possível extrair ao menos duas dimensões que permeavam o papel do Largo das Quitadeiras. Primeiramente, são revelados indícios valiosos sobre os seus usos para os trabalhadores. Agachadas por sobre seus calcanhais e em frente a panelas, fogueiras, cestos e tabuleiros – verdadeiras cozinhas como o referido Fiscal de Distrito bem apontou – as quitadeiras preparavam alimentos diversos que eram vendidos aos trabalhadores da cidade juntamente com frutas, verduras, ovos e outros produtos. Tratava-se de um pequeno comércio de gêneros diversos que desempenhava papel crucial na oferta de alimentação aos grupos populares urbanos e náuticos. Particularmente quanto a estes últimos, cabe considerar que nos períodos imediatos aos desembarques os marinheiros estavam sedentos por frutas e verduras frescas (RODRIGUES, 2005, p. 206), e dessa forma as roças escravas e os produtos oferecidos pelas quitadeiras se constituíam em grande atrativo.

Para o caso do Rio de Janeiro, é sabido da existência de botes de quitanda, pequenas embarcações conduzidas por remadores quitandeiros que prestavam o serviço de venda de mercadorias e alimentação aos tripulantes de navios e populações ribeirinhas na baía da Guanabara, tais como bananas, laranjas, goiabada enrolada, peixe frito e ovo cozido. Diferentemente das quitandas em terra, onde predominavam as mulheres, nos barcos de quitanda trabalhavam unicamente homens. Entre 1829 e 1832 foram registrados 62 botes de quitandas circulando no interior da Baía de Guanabara, além de um número bem superior de outras pequenas embarcações que poderiam eventualmente prestar este serviço de abastecimento aos navios ancorados<sup>208</sup>.

É possível ainda que, assim como na margem oriental do Atlântico, as quitandas das cidades portuárias brasileiras fossem também palco para a comercialização de produtos de poder curativo e sobrenatural, tais como ervas e amuletos chegados da África através de encomendas feitas junto a marinheiros inseridos nas rotas oceânicas que ligavam estes continentes, além, é claro, de transmissão de saberes religiosos de matriz africana<sup>209</sup>. Ou ainda

<sup>208</sup> A respeito dos barcos de quitandas no Rio de Janeiro, ver Bezerra (2010, p. 118 e 179) e Jeha (2011, p. 101), tendo esta última autora utilizado como uma de suas referências o relato presente em: NORDHOFF, Charles. *Nine years a sailor*. Cincinnati: Moore, Wilstach & Baldwin, 1866.

<sup>209</sup> Pantoja (2001b) informa que nas quitandas de Luanda “além de frutas, verduras, farinha, feijão, peixe e carne encontravam-se os produtos chamados ‘da terra’. Dentre os ‘produtos da terra’ os mais procurados eram aqueles de poder curativos e sobrenaturais: Kabomba yala, apazigua marido, ngongo amuleto de madeira com figura humana (usado para tratamento), pamba argila branca usada em rituais religiosos, etc”. Paulo Moreira e Caiuá Al-Alam (2013) - em artigo onde analisam entre outros aspectos o mercado afro-religioso de crenças e o papel dos feitiçeiros/curandeiros na sociabilidade e na formação de identidades etnossociais em Pelotas –

que tenha se constituído como local de gestação de fugas escravas, como a ocorrida no Rio de Janeiro da década de 1860, quando um cativo, contando com a ajuda de uma escrava quitandeira de nação mina, embarca clandestinamente em um navio de bandeira norte-americana almejando alcançar a liberdade (SOARES, 2001).

O Largo das Quitandeiras, por concentrar ainda a presença de estabelecimentos comerciais, constituía um espaço privilegiado para outros trabalhadores urbanos ofertarem seus serviços, entre eles escravos ganhadores como o preto mina conhecido na cidade por usar “um boné como um turbante escuro avivado de encarnado”<sup>210</sup>. Mas cabe informar que o Largo, ainda que inserido no coração do núcleo urbano, congregava igualmente trabalhadores advindos das áreas rurais, já que se constituía no paradeiro autorizado das carretas que afluíam com produção advinda fora da cidade para ser negociada<sup>211</sup>. Ou ainda trabalhadores como a escrava Joana, da charqueada de Antônio Martins de Freitas, que costumava montada a cavalo levar quitanda de ovos para vender na cidade<sup>212</sup>.

Trata-se, assim, de uma interessante interface para se pensar o mundo da sociabilidade popular atlântica, já que ao congregar uma gama polissêmica de trabalhadores urbanos, rurais e náuticos o Largo das Quitandeiras se constituía como um espaço privilegiado para o intercâmbio social e cultural. Juntamente com outros espaços como a Praça da Geribanda, o Mercado Público, as praças e fontes públicas, tabernas, hospedarias, os trapiches e adjacências, constituía uma importante referência para a sociabilidade popular, seus encontros, trocas de experiências e informações, planejamento de fugas, comércio de artigos religiosos, feitura ou entrega de encomendas atlânticas junto a marinheiros, etc.

A aquarela de Debret abaixo reproduzida, ainda que se referindo ao Rio de Janeiro, é interessante por retratar “com precisão um grupo de negras preparando grandes caldeirões de angu, cercadas de escravos de ganho e carregadores, na praia do Peixe”, vendo-se ao fundo

---

evocam as ligações desta cidade, via porto de Rio Grande, com o restante do país quando a dependência de determinados produtos mágico-religiosos.

<sup>210</sup> APERS, Processos Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 0420, Auto 80.

<sup>211</sup> As *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829* definiram, em seu artigo 35 que os “carros e carretas que trouxerem de fora hortaliças, e quaisquer outros objetos à venda, são obrigados a pararem na nova Praça de S. Pedro de Alcântara”. Em 11/04/1855 a Câmara de Rio Grande discute a possibilidade de remoção do Largo S. Pedro para a Geribanda do paradeiro das carretas que afluíam de fora da cidade “afim de evitar que entrem tão no centro da cidade estas grandes carretas”. (AMPRG, Caixa 237). Porém, ainda em 1870, este continuava a ser o destino das carretas que afluíam de fora da cidade com gêneros de negócios, de forma que a Câmara propôs que se estabelecesse como novo paradeiro das carretas “a praça nova, no fim da rua Marques de Caxias e Zallony, vulgarmente conhecida por praça das Carretas” (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 219A, Doc. 8, datado de 14 de janeiro de 1870). Esta “praça nova” era a que posteriormente passou a ser denominada de praça de “Conde d’Eu” (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 219A, Doc. 13, de 10 de fevereiro de 1870).

<sup>212</sup> APERS, Processos Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 0420, Auto 67.

embarcações na Baía de Guanabara (SOARES, 2002, p. 213). Juntamente com as outras duas imagens reproduzidas na sequência, de autoria respectivamente de Henry Chamberlain e Marc Ferrez, é sugestiva da paisagem que se visualizava no Largo das Quitandeiras em Rio Grande.

**Figura 26 - Angu da quitadeira (aquarela de J. B. Debret, 1826)**



Fonte: Museu da Casa Brasileira.

Disponível em: <http://www.mcb.sp.gov.br/ernfraBuscaAssunto.asp?sAssunto=30>

**Figura 27 - Quitandeiras da Lapa – aquarela de Henry Chamberlain, 1819-1820.**



Fonte: Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand.

Disponível em: [http://www.masp.art.br/masp2010/acervo\\_detalheobra.php?id=655](http://www.masp.art.br/masp2010/acervo_detalheobra.php?id=655)

O debate anteriormente apresentado envolvendo o Fiscal de Distrito, a Câmara Municipal e um negociante estabelecido no Largo das Quitandeiras versando sobre a retirada das quitandeiras vendedoras de “comedorias” deste espaço é igualmente revelador de uma outra dimensão que gostaríamos de referir. Trata-se da perspectiva normativa do poder



municipal frente ao livre uso dos espaços públicos pelo comércio popular. Para além da cobrança de taxas e exigência de autorização para o exercício da atividade de quitandas, a municipalidade buscou a partir de meados do século XIX regulamentar o comércio de rua, impondo restrições à sua livre permanência em espaços públicos e tentando circunscrevê-las a locais demarcados.

Segundo o projeto de *Regulamento Policial para a Praça do Mercado*, remetido para a Câmara Municipal de Rio Grande em 20/12/1844 pela comissão responsável por ordenar os usos do mercado público em construção, ficava estabelecido que a partir da abertura deste estabelecimento ninguém poderia “vender fora dela carnes verdes, hortaliças, frutas, aves e mais objetos que se costumam vender em diversos pontos da cidade”<sup>213</sup>. As negociações pelas ruas e praças seriam permitidas desde que de forma volante, e nunca de maneira fixa ou mediante o estabelecimento de barracas que transformassem as ruas em feiras.

Igualmente, as canoas ou outras quaisquer embarcações que levassem produtos para vender na cidade só poderiam atracar e expor seus produtos na estacada (atracadouro construído mediante aterramentos) ao leste da Praça do Mercado, devendo daí partirem logo após concluídas suas negociações. O regulamento proibia até mesmo que se estendessem velas de canoas ou outras embarcações por sobre paus ou remos, de forma que pudessem servir de barracas, as quais somente eram permitidas se edificadas dentro do prédio do Mercado, nos lugares e sob a forma indicada pelo respectivo Fiscal.

Ao restringir o pequeno comércio de gêneros ao interior do Mercado Público e aos seus arredores imediatos buscava-se não só o exercício de um controle fiscal mais efetivo sobre esta modalidade de comércio, mas também conferir contornos mais “civilizados” ao espaço urbano. Estes verdadeiros mercados ao ar livre eram vistos pelos olhos daqueles que administravam as cidades como locais de perturbações, geradores de grandes alaridos e de ajuntamentos potencialmente perigosos, além de propagadores de odores contaminadores, e dessa forma deviam ser suprimidos (PANTOJA, 2001b). Assim, uma das dimensões da circunscrição do comércio popular a espaços específicos e delimitados era a facilitação do controle e da vigilância sobre determinados grupos sociais e suas pretensões de autonomia, o que se chocava com uma tradição popular de uso flexível do espaço público pelos trabalhadores urbanos.

Outra dimensão oferecida pela cidade aos trabalhadores do mar era a possibilidade de vivência familiar e constituição de relações sócio afetivas. Em 1853 o marinheiro português

---

<sup>213</sup> AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Rio Grande, Maço 207-A.

Antônio Joaquim (30 anos, solteiro) estava residindo há oito meses na casa de seu irmão, próximo ao Mercado Público. Dois anos antes, havia trabalhado na costa da África como carpinteiro e efetuado por duas vezes a travessia de Luanda ao Rio de Janeiro no brigue mercante *Triunfante*. Em 1852, na Corte, passou a trabalhar como contramestre do patacho mercante *Surpresa*, condição em que chega a Rio Grande em princípios do ano seguinte para então residir junto ao seu irmão ali já estabelecido<sup>214</sup>.

No mesmo patacho chegou a Rio Grande, quatro anos após, o marinheiro pernambucano Manoel José dos Passos (26 anos, solteiro) que vivia amancebado com Antônia Rodrigues dos Santos (20 anos, natural de Camaquã/RS, vivia de suas costuras e agências), moradora na Rua dos Cômoros. Não era a primeira vez do marinheiro na cidade, já que cerca de seis meses antes havia chegado à localidade como náufrago do brigue mercante *Empreendedor*, hospedando-se na casa de pasto do português José Pimenta no Mercado Público “em um quarto próprio onde dormiam alguns marinheiros”. O crioulo Francisco (natural de Pernambuco, 35 anos, escravo de José Antônio Candido de Souza), também marinheiro do *Surpresa* “há mais de nove anos”, possuía igualmente relação de amasiamento com a preta Delfina, tendo ido à terra por muitas vezes durante a noite “às escondidas dos oficiais do navio”<sup>215</sup>.

Já em setembro de 1855 Estevão Estanislau da Cunha Ribeiro (solteiro, natural de Santa Catarina, 24 anos) marinheiro do iate mercante *Paquete do Arroio del Rey*, adoeceu durante uma viagem e assim que chegou ao porto de Rio Grande dirigiu-se para casa de sua prima Josina Maria Luiza (natural de Santa Catarina, 28 anos, casada) afim de “tratar-se de sua enfermidade [...] o que sempre fazia em idênticas ocasiões”, mediante o acolhimento de sua família<sup>216</sup>.

Essas situações demonstram que a mobilidade maruja, ainda que dificultasse, não impedia a estabilidade dos laços sócio afetivos e familiares, ainda mais se considerarmos que a coesão do grupo familiar não implicava necessariamente em lar coabitado (PERROT, 1988, p. 104-105). Muitos marinheiros vinculavam-se de forma regular a determinadas rotas talvez justamente buscando resguardar a manutenção de vínculos sociais em terra, e nesse sentido esta problematização possibilita discutir o grau de integração do grupo social marujo nas sociedades costeiras.

---

<sup>214</sup> APERS, Processo-Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0418, Auto 37.

<sup>215</sup> APERS, Processos-Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0420, Auto 80.

<sup>216</sup> APERS. Processos-Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0420, Auto 68.

Para tal, é interessante observar as informações contidas em um mapa demonstrativo do movimento no porto de Rio Grande em 1846, onde consta o número de embarcações mercantes e seus tripulantes entrados e saídos pela Barra por mais de uma vez ao longo do ano. O documento revela que do total de 390 embarcações mercantes nacionais e estrangeiras entradas na localidade, 122 (31,28%) o fizeram mais de uma vez, revelando uma regularidade significativa. Os dados informam ainda que 50,07% dos marítimos que tripularam estas embarcações se deslocaram mais de uma vez no ano ao porto em questão:

**Tabela 24 - Composição das tripulações entradas em Rio Grande em embarcações nacionais e estrangeiras – 1846**

<b>Condição</b>	<b>Número total de marinheiros entrados</b>	<b>Entrados por mais de uma vez</b>
Nacionais livres	1070	553 – 51,68%
Escravos	1308	487 – 37,23%
Estrangeiros	1378	841 – 61,03%
<i>Total</i>	<i>3756</i>	<i>1881 – 50,07%</i>

Fonte: ANRJ, Série Marinha: XM 202. Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul. Mappa demonstrativo das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras que entraram e saíram durante o ano de 1846. Datado de 30/01/1857 e assinado pelo Capitão do Porto Antônio Caetano Ferraz.

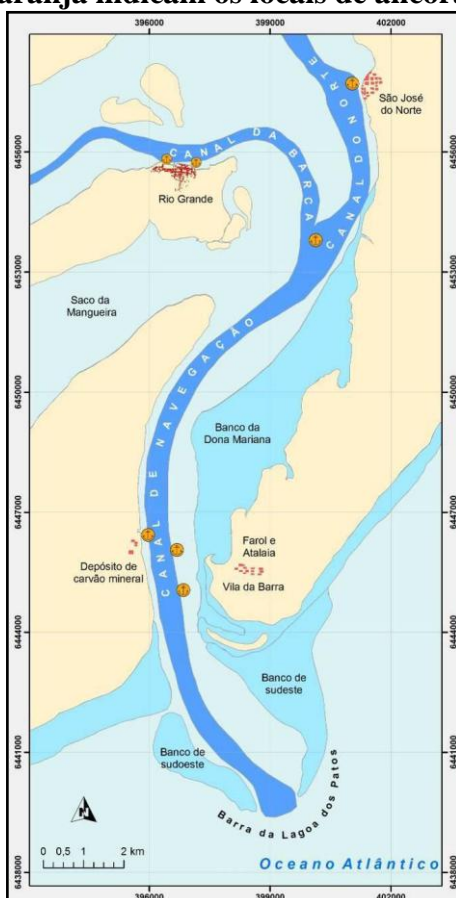
Tratava-se, possivelmente, de uma especialização em determinadas rotas náuticas, como decorrência tanto da necessidade de conhecimentos específicos a respeito de determinados trajetos embarcados, como também do interesse dos marinheiros e donos de embarcações envolvidos na manutenção de vínculos comerciais, sociais ou familiares constituídos em dimensão atlântica.

Relatos do século XIX sobre o litoral sul-rio-grandense de fato atestam a necessidade de marinheiros experimentados. Tal região era temida pelos navegadores por se tratar de uma costa aberta e carente de enseadas, assolada por frequentes e oscilante regime de intensos ventos e pela presença de muitos bancos de areia. As memórias de viajantes e navegadores são exemplares neste sentido, como as deixadas por Nicolau Dreys ao afirmar que os “mares do Rio Grande [...] foram sempre objeto de pavor, ou pelo menos de inquietação para os navegantes, mormente para os estrangeiros; e, com efeito, a navegação daquelas paragens não é sem dificuldades, nem mesmo sem perigos” (DREYS, 1961, p. 47)<sup>217</sup>. Somava-se a este quadro o dificultoso acesso à Barra do porto de Rio Grande, decorrente de sua pouca

<sup>217</sup> Nicolau Dreys foi um viajante francês, natural de Nancy, nascido em 1781. Foi militar e funcionário público, migrando para o Brasil devido ao exílio imposto pela Santa Aliança aos Bonapartistas. Chega ao Brasil em 1817, estabelecendo-se inicialmente no Rio de Janeiro vinculado à atividade comercial. Estabeleceu-se em Porto Alegre entre 1817 e 1825; e de 1825 a 1827 em Rio Grande.

profundidade e frequentemente modificação no curso de seu canal. Tal panorama proporcionou um ambiente ideal para que muitas dessas embarcações naufragassem, e os dados disponíveis a este respeito demonstram que de fato os navegadores tinham de estar atentos para não serem vítimas deste “cemitério de barcos”. Dessa forma, é possível que os contratantes de embarcações preferissem capitães, pilotos e marujos experientes nessa região como forma de minimizar riscos às suas mercadorias e navios<sup>218</sup>.

**Figura 28 – Planta da Barra de acesso ao porto de Rio Grande por volta da década de 1850. Os círculos em cor laranja indicam os locais de ancoragem para as embarcações.**



Fonte: adaptado a partir da “Planta hidrográfica da barra do Rio Grande do Sul” (1849) confeccionada após a missão hidrográfica de C. H. Dillon, piloto da Marinha Real Britânica. Obtido em: Torres (2010)

<sup>218</sup> O irregular regime de ventos no litoral rio-grandense ocasionava alterações na correnteza, profundidade da Barra e na localização dos perigosos bancos de areia comuns na região. Setembro, por exemplo, tinha fama de ser um mês perigoso para a navegação. Sobre as condições de acesso à Barra de Rio Grande no século XIX em diferentes regimes de vento, ver Vianna (2007, p. 106-113). Tal situação de perigo à navegação somente foi solucionada com a construção de dois molhes de pedras com cerca de 4000 metros cada um que adentravam o oceano, na desembocadura da Lagoa dos Patos com o oceano, obra efetuada no começo do século XX (ALVES e NEVES, 2001; RAMOS, 2002; VIANNA, 2007). Sobre os muitos naufrágios na costa sul-rio-grandense, particularmente na Barra de Rio Grande, ver Alves e Neves (2001).

Tal realidade parece ter sido recorrente na navegação atlântica. Marcus Rediker, ao abordar a questão para a realidade do Atlântico Norte, apontou a dificuldade em perceber a ocorrência de especialização de tripulantes em determinadas rotas comerciais ou tipos de navios específicos, mas sugeriu ter ocorrido uma tendência de que os oficiais de embarcações se empregassem de forma regular em rotas comerciais nas quais houvessem acumulado experiência (REDIKER, 2010, p. 86-87).

Ainda que sobre a Armada Imperial careçamos de dados a esse respeito, tais considerações sobre a regularidade na vinculação de homens do mar a determinadas rotas reforçam a constatação da existência de relações de afetividade e parentesco que sobreviviam ao movimento regular da vida marítima, o que pode contribuir com nossa problematização central ao revelar a existência de diferentes níveis de relação dos marítimos com a cidade, e consequentemente de diferentes graus de integração aos grupos populares urbanos. Assim, é de se imaginar os esforços empreendidos por marujos em permanecer vinculados a determinadas rotas, visto as expectativas que depositavam quanto às possibilidades de vivência em terra.

Juntamente com os lares de parentes e amantes, a cidade aberta oferecia outros espaços de moradia e acolhimento temporário aos marinheiros. Ainda que grande parte destes residisse a bordo das próprias embarcações, era recorrente que suas incursões à cidade se estendessem de forma a passarem a noite nela abrigados. Por detrás da próspera cidade comercial, com seus belos sobrados, armazéns e casas comerciais, havia uma Rio Grande popular, constituída de pequenas e baixas moradas, muitas delas cabanas feitas de barro e cobertas de palha (MOLET, 2007) nas quais os marinheiros encontravam não apenas descanso, mas privacidade para suas práticas diversas. Estes espaços de acolhimento geravam preocupações às autoridades, como as manifestadas em 1850 pelo Subdelegado de Polícia da cidade. Esta autoridade se referia à edificação de meias-águas que serviam de moradia a grupos populares como espaço de acolhimento de vadios e jogadores, coutos de escravos e abrigo de lupanares<sup>219</sup>, solicitando medidas no sentido de proibi-las, já que seus proprietários faziam “mau uso delas alugando-as a quem não devem”, e esses inquilinos costumavam “entreter reuniões prejudiciais” ou ainda dar couto a escravos<sup>220</sup>.

Era comum também que tabernas, vendas e botequins, juntamente com a oferta de bebidas e alimentação rápida aos trabalhadores, destinassem algum espaço para hospedagem,

---

<sup>219</sup> Lupanar: “Mancebia, putaria, casa de alcoviteira, onde as meretrizes usam mal da sua honestidade [...]. Prostíbulo, bordel” (Fonte: *Diccionario da Lingua Portuguesa*. Organizado por Antônio de Moraes Silva. Publicado em Lisboa pela Imprensa Régia, 1831, Tomo II, p. 253).

<sup>220</sup> AHRS, Fundo Autoridades Municipais: Rio Grande, Maço 213A, 1850, Doc. 2.

congregando assim o acesso a diversos serviços buscados pelos trabalhadores do mar. Em 1869, por exemplo, o número de tabernas estabelecidas em Rio Grande chegava a 163, aos quais se somavam ainda mais 10 bilhares<sup>221</sup>. Paulo Moreira, ao analisar o espaço social das vendas em Porto Alegre do XIX, apontou-as como uma das principais opções de lazer de populares em suas horas vazias, tendo percebido que para estes grupos “os momentos de lazer podiam ser constituídos de peregrinações pelo espaço urbano, de taberna em taberna”. Verificou igualmente que as vendas podiam ainda ser local onde os trabalhadores depositavam temporariamente suas ferramentas e os viajantes suas bagagens, bem como constituíam locais essenciais para a economia doméstica das famílias subalternas. De forma que se configuravam como espaços de entrelaçamento de experiências múltiplas e que possibilitavam não só o contato e a troca de informações entre grupos diversos como também o estabelecimento de relações de solidariedade e reciprocidade, constituindo-se assim como um “espaço lúdico perpassado de efetivas ou potenciais estratégias de resistência” (MOREIRA, 2009, p. 84-99).

O Mercado Público – ponto central do comércio de gêneros alimentícios diversos situado às margens do cais – abrigava diversos botequins ou casas de pasto que igualmente ofereciam hospedagem e refeições ligeiras e para onde confluíam trabalhadores diversos. Apesar do projeto de *Regulamento Policial para a Praça do Mercado*, de 1844, restringir a pernoite nos quartos do Mercado apenas aos locatários e a seus sócios, caixeiros ou escravos, na prática este estabelecimento passou a contar com casas de pasto que acolhiam aos trabalhadores em busca de alimentação e hospedagem noturna para seu descanso<sup>222</sup>.

Ao longo da década de 1850 a municipalidade iniciou uma ofensiva tentando eliminar estes estabelecimentos, que neste contexto eram denominados pejorativamente de botequins. Seus proprietários, ao reivindicarem permanência, acabam por revelar detalhes sobre o papel social desempenhado por estes espaços para os grupos trabalhadores. Em 1853, um desses proprietários afirmou que tais espaços serviam de:

---

<sup>221</sup> AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Rio Grande, Maço 219A.

<sup>222</sup> O projeto de *Regulamento Policial para a Praça do Mercado*, remetido para a Câmara Municipal de Rio Grande em 20/12/1844 estipulava em seu artigo 22º que “Só poderão pernoitar nos quartos da praça do mercado os locatários deles, seus sócios, caixeiros ou escravos, dando ao Fiscal uma lista das pessoas que ali pernoitam, e participando-lhe qualquer alteração que houver. O Fiscal ao menos uma vez por semana fará correição nos quartos da praça do mercado, devassando-os; e quando achar outras pessoas a fazer neles habitação noturna, além das constantes da lista, os fará recolher à cadeia aonde serão conservados por três dias [...]”. E no artigo seguinte: “Os que asilarem nos quartos da praça do mercado vadios, e consentirem desordem, ou permitirem jogos de qualquer natureza, que sejam de parada, de fortuna, sortes, azares, e etc, incontinentemente lhe será intimado pelo Fiscal o despejo do quarto [...]”. Fonte: AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Rio Grande, Maço 207-A.

[...] abrigo aos pescadores e quitadeiras que quase sempre (e algumas vezes corridas de tempo) chegam aos portões do mercado tiritando de frio sem casa aonde se possa recolher com os frutos de seus sacrifícios.<sup>223</sup>

Cinco anos após, as tentativas de despejo continuavam, dando origem a documento em que outro proprietário revela mais detalhes sobre a vida social das casas de pasto, ao alegar que elas eram fundamentais para:

[...] O pescador que corrido do tempo, os canoieiros diversos que cortados de frios ou inteiramente molhados aportam na praia do mercado para onde conduzem o peixe, a hortaliça e mais gêneros de primeira necessidade utilizam muito, Snrs, achando ali mesmo uma casa onde possam matar esse frio, a fome, e proverem-se, enfim, de um café tão a propósito em tais circunstâncias sem necessitarem exporem suas quitandas a serem dizimadas pela pilhagem numa dessas ausências que deste modo eram obrigados a fazer. Em todas as partes do mundo Snr.s são permitidas nestes mercados estes estabelecimentos idênticos e todos aqueles que a lei admite como lícitos, tocando a polícia proibir aquilo que é em prejuízo da sociedade não extinguindo as casas, mas castigando os abusos.<sup>224</sup>

Diversos documentos do período revelam a preocupação da municipalidade com a presença de populares nestes espaços de acolhimento que podem ter adquirido significados muito próximos ao dos zungus, redutos que serviam de moradia ou local de refeição coletiva e para onde convergiam grupos populares diversos em busca de alimento, repouso, solidariedade, vida lúdica ou práticas religiosas. Chamados ainda de *calogi* em Belém e Recife<sup>225</sup>, os zungus eram realidade atlântica presente também em Rio Grande:

Jornal *Echo do Sul*, 02/03/1866, Rio Grande.

Atenção. Fugiu há três dias da tipografia desse jornal onde trabalhava, um crioulo de nome Agostinho, moço alto, magro, bonita figura, com queda para a valentia; intitula-se livre e costuma andar em companhia de um escravo do Sr. Tenente-Coronel Mesquita, que o tem introduzido em diversas associações de que é principal personagem este escravo. *Sabe-se que este crioulo anda homiziado por diversos ZUNGUS da rua Formosa, onde até*

<sup>223</sup> AMPRG, Documentos da Câmara Municipal, Caixa 237, Remetido por Benito Marechal para a Câmara Municipal em 13/07/1853.

<sup>224</sup> AMPRG, Documentos da Câmara Municipal, Caixa 237, Remetido por Antônio Antunes Xavier para a Câmara Municipal em novembro de 1858.

<sup>225</sup> Ver: Gomes (2006, p. 85) e Soares (1988). Segundo Bernardino José de Souza, *zungu* era “termo do Sul do Brasil, que designa uma casa dividida em pequenos compartimentos que se alugam, mediante diminuta paga, à gente baixa e ordinária; é uma espécie de cortiço [...]. Também se usa muito no sentido de desordem, conflito mais barulhento do que grave”. O termo *calunge* é definido pelo mesmo autor como: “rancho, casinha de palha [...] sinônimo de zungu [...] que serve de couro a vagabundos e desordeiros” (conforme: *Dicionário da Terra e da Gente do Brasil*. Organizado por Bernardino José de Souza. Publicado em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre pela Companhia Editora Nacional, 1939. 4ª. Edição).

*hoje, não tem penetrado a polícia. Gratifica-se a quem der notícias certa, ou agarrá-lo e entregá-lo ao proprietário deste jornal. [grifos nossos] (apud GATTIBONI, 1993, p. 76-77)*

Indiferente da denominação pela qual o poder repressivo identificou estes espaços, o que importa perceber é o seu significado para os grupos subalternos – dentre eles aos marítimos – que buscavam recriar e ressignificar práticas culturais por entre os labirintos das cidades, seja em casas de livres, libertos, nos porões de navios, nas senzalas ou nos quartos das tabernas e casas de pasto onde micro comunidades eram forjadas. No conjunto, estes espaços emergem da documentação como locais que deveriam ser coibidos ou vigiados pelas autoridades por amalgamar experiências “nocivas” à ordem e aos bons costumes, mas também como microcosmos sociais que davam conta de dimensões autônomas das vivências populares relativas ao trabalho, lazer, sociabilidade, moradia, afetividade e religiosidade. Configurando-se em preocupação às autoridades por funcionar igualmente como local de receitação de objetos roubados, planejamento de fugas escravas e deserções marujas, bem como de acolhimento temporário de indivíduos muitas vezes anônimos e de presença sazonal na cidade característicos das áreas portuárias.

Uma aproximação sobre os usos e significados atribuídos pelos marujos às hospedarias e estalagens em que se abrigavam quando em terra nos é propiciada pelas memórias legadas pelo pastor Obadiah M. Johnson. Este era um missionário protestante membro da *American Seaman's Friend Society*, organização criada com o objetivo de efetuar cultos protestantes de apoio a marinheiros ao redor do mundo, buscando a melhoria das condições morais e sociais destes trabalhadores mediante a promoção de abrigo, hospedagem, poupança, acesso a bibliotecas, salas de leituras e escolas, e tendo como principal instrumento a pregação do Evangelho e outras bençãos religiosas<sup>226</sup>.

A partir de 1835 e em parceria com outras instituições cristãs, a *American Seaman's Friend Society* remeteu ao Rio de Janeiro missionários para o atendimento de marujos protestantes e anglófonos e também visando a evangelização de marinheiros e outros trabalhadores de nacionalidades diversas (JEHA, 2011, p. 95). O primeiro destes missionários

---

<sup>226</sup> Segundo Jaha (2001, p. 95), as “organizações missionárias em prol dos marujos começaram na Inglaterra nas últimas décadas do século XVIII e proliferaram dali em diante. Em 1816 um grupo metodista criou uma bandeira para sinalizar em que navio do porto de Londres estava sendo realizado um culto. A bandeira tinha a palavra *Bethel* (Casa de Deus no antigo testamento) um pássaro e uma estrela. Essas instituições atravessaram o oceano e outras foram criadas nos Estados Unidos como a *American seamen's friend society*. Com base em: KVERNDAL, Roald. *Seamen's missions: Their origin and early growth*. Pasadena, CA: William Carey Library, 1986.



foi o citado pastor Obadiah M. Johnson, que recebeu uma carta de recomendação com as seguintes orientações:

Os cultos deveriam ser ministrados nos navios, pois não haveria igrejas. O pastor *bethel* deveria divulga-los entre os norte-americanos e ingleses da Marinha mercante e de guerra, além de franceses e alemães protestantes que falassem inglês. Bíblias e tratados em português poderiam ser distribuídos aos demais marujos e, com o tempo, uma vez aprendida a língua, poderia falar-lhes também. Atenção especial deveria ser dada aos doentes do hospital, já que ‘os pobres sujeitos estão longe do carinho e do cuidado das suas mães, irmãs ou esposas’.<sup>227</sup>

Johnson, após visitar cerca de seis estalagens destinadas a marinheiros de propriedade de ingleses, de norte-americanos ou de outros falantes da língua inglesa, afirmou que estas não passavam de *groggeries*, locais em que “velhos e jovens marinheiros passavam a tarde de domingo falando alto, cantando, bebendo, alguns dormindo sobre as mesas e a maioria estúpidos demais para aproveitar algo que se pudesse dizer a eles”. Aos “mais soberbos”, o reverendo entregou folhetos religiosos, alertando-os sobre a necessidade de voltarem aos seus navios e abandonarem aquele lugar de pecados<sup>228</sup>. O reverendo Justin Spaulding, igualmente missionário no Rio de Janeiro entre 1837 a 1841, além de referir a presença de “mulheres más” nestes espaços, relatou os protestos dos cônsules dando conta de segundas-feiras tumultuadas em seus estabelecimentos pátrios, já que nestas oportunidades recebiam diversas queixas de confusões envolvendo marinheiros ocorridas nos dias de domingo<sup>229</sup>.

Para além das atribuições de valor frente aos comportamentos marujos e de suas expectativas quanto à contemplação dos rituais religiosos, estes relatos evidenciam diferentes leituras efetuadas no que se refere ao uso do tempo livre por estes trabalhadores, permitindo acessar algumas práticas por eles valorizadas em seus momentos de folga em terra. Busca por sexo, afetividade, descanso, consumo de bebidas e socialização que por vezes conduzia a desentendimentos e tumultos coletivos apareciam, assim, como práticas a que os marinheiros não pareciam dispostos a abrir mão.

As cidades acenavam ainda com a possibilidade de reinserção no mundo do trabalho para aqueles marinheiros descontentes com o universo das relações embarcadas a que estivessem submetidos. Marinheiros como Bernardo Gomes da Silva (natural do Ceará, 22

<sup>227</sup> Jeha (2001, p. 96), com base em The sailor’s magazine and naval journal. *The american seamen’s friend society*, vol. viii, august 1836, p. 130-1 (tradução da autora).

<sup>228</sup> Jeha (2011, p. 96), a partir de: Report of Rev. O. M. Johnson. The sailor’s magazine and naval journal. *The american seamen’s friend Society*. New York, aug 1840, v. 10 (tradução da autora).

<sup>229</sup> Jeha (2011, p. 97), com base em: SPAULDING, Justin. Seamen’s cause at Rio de Janeiro. *The sailor’s magazine and naval journal*. New York, American Seamen’s friends society, Vol. XIV, aug. 1842, p. 195-97.

anos, solteiro), que desertou da Barca de Guerra *Amélia* para viver como pescador na Ilha do Ladino, em Rio Grande, reconfigurando sua inserção no mundo do trabalho náutico<sup>230</sup>. Havia ainda outras possibilidades neste sentido dadas aos homens do mar, como o engajamento em outra embarcação onde as condições lhes parecessem mais favoráveis, o trabalho como calafate ou carpinteiro naval para aqueles afeitos ao ofício, a atividade de remador, canoieiro, carregador do porto, ou mesmo o abandono da vida no mar em favor de algum outro ofício urbano ou rural.

Estas considerações apontam para a necessidade de atentar à complementaridade de trabalho e vivências entre os grupos sociais embarcados e não embarcados, e consequentemente à impossibilidade de entender o universo social dos marinheiros sem se debruçar sobre estas interconexões de experiências. Pensamos que o fator que torna possível relacionar, em uma mesma análise, marinheiros e trabalhadores não-embarcados, livres e escravos, é o pertencimento a um mesmo mundo do trabalho onde experiências eram compartilhadas, consistindo assim um elo de aproximação frente a diversidade que caracterizava suas constituições.

#### 4.2 - Ordem, controle e formas de domínio em mar e terra - a ação estatal e senhorial na normatização do espaço:

Em julho de 1838 o Juiz de Paz de Rio Grande, Manuel de Souza Azevedo, manifestou a sua preocupação ao Presidente da Província pelo fato das autoridades, ao saírem à noite para exercer funções policiais, terem encontrado “o sossego e tranquilidade pública inteiramente alteradas” visto a “multidão de negros e negras cativos pelas ruas e tabernas”. Como “meio seguro” de se evitar tais desordens, ajuntamentos, bebedices e as “funestas consequências de seus efeitos”, a autoridade sugere a proibição de se manterem “Tabernas, Botequins e Bilhares abertos depois de Ave Marias”. E de forma complementar sugere que não se permitisse “estarem pranchas<sup>231</sup> para a terra depois dessa hora nas embarcações sustas junto à estacada do Porto desta cidade, por serem refúgio seguro dos malfeitores”<sup>232</sup>.

<sup>230</sup> APERS, Processos Crime: Rio Grande, Júri, Caixa 005-420, Auto 63.

<sup>231</sup> Prancha: “tábua grossa, forte e larga, que [...] serve como de ponte da proa do barco à praia” (conforme *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portugueza*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, p. 252)

<sup>232</sup> AHRS, Fundo Justiça, Rio Grande, Maço 33, Sede. Documento remetido em 10/07/1838 pelo Juiz de Paz Manuel de Souza Azevedo ao Mal. de Campo Presidente e Comandante das Armas da Província.

As palavras desta autoridade estatal são ilustrativas dos espaços e grupos sociais preferenciais da vigilância em Rio Grande: as ruas e espaços públicos, as tabernas e as embarcações, os escravos e marinheiros. A preocupação com o controle sobre a população cativa nas cidades escravistas é uma dimensão já conhecida e consideravelmente abordada pela historiografia brasileira<sup>233</sup>, mas em contextos intimamente ligados ao mundo das águas tornava-se necessário estender o olhar para o espaço social das embarcações e das águas<sup>234</sup>. Esta perspectiva vai ao encontro do que viemos sustentando ao longo deste trabalho e que diz respeito à necessidade de perceber a continuidade social existente entre as experiências embarcadas e não embarcadas, e conseqüentemente na apreensão das interconexões entre o espaço terrestre e o náutico enquanto constitutivos de uma mesma paisagem social e laboral portuária.

O fluxo intenso de embarcações nacionais e estrangeiras que tocavam diariamente os portos de diversas cidades atlânticas, advindas das navegações de longo curso, de cabotagem e do tráfico interno de rios e lagoas conduzia uma imensa gama de indivíduos anônimos e desvinculados de relações locais de poder e submissão para o convívio social local. De maneira que, como observado por Paulo Moreira ao analisar a realidade da capital Porto Alegre na segunda metade do século XIX:

O cais do porto, com sua multidão de pessoas anônimas, ilustrava bem a deficiência dos dados populacionais oficiais; eles não contavam com os inúmeros indivíduos que viviam ilegalmente nas ruelas e com aqueles que apenas cruzavam ocasionalmente (às vezes pernoitando) o espaço urbano da capital e que usavam a navegação fluvial como via de acesso principal e ocupação profissional. (MOREIRA, 2009, p. 186)

---

<sup>233</sup> Ver, por exemplo, Holloway (1997). Ou ainda a obra de Soares (2001) sobre a capoeira no Rio de Janeiro do século XIX, exemplo de trabalho que ao se preocupar com a análise da dinâmica social de uma cidade escravista e atlântica, aborda as preocupações dos grupos dominantes em elaborar formas de controle sobre as práticas cotidianas dos grupos populares heterogêneos da cidade. Uma obra de referência quanto ao estudo do controle dos grupos populares urbanos na historiografia do Rio Grande do Sul pode ser encontrado na obra de Mauch (2004). Para um balanço sobre as origens e os usos da noção de controle social nas Ciências Humanas, ver Alvarez (2004).

<sup>234</sup> Perspectiva neste sentido foi colocada por Bezerra (2010, p. 114) em sua tese onde analisa as identidades africanas e as conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara. Segundo o autor, as “preocupações com o controle da população não se restringiam aos que habitavam nas ruas da cidade, mas também aos escravos, libertos e livres que viviam o ‘cotidiano fluvial’ da baía e dos rios que ligavam a cidade ao interior do recôncavo. Assim, as medidas propostas [...] para o controle das embarcações e suas tripulações nos revelam tais preocupações [...] tratava-se de medidas preventivas que buscava controlar as pessoas, as embarcações e as atividades que eram exercidas na baía de Guanabara. Esperava-se que com o registro e a descrição das pessoas fosse possível controlar a cobrança de taxas e impostos, mas também da circulação dos escravos, evitando fugas e desordem na cidade através do controle da baía”.

A circulação de anônimos era perigosa tanto social como politicamente, inserindo mais um ingrediente ao amplo e complexo conjunto de experiências corriqueiramente presentes nas áreas portuárias, tais como as fugas e acolhimentos de escravos, deserções de marujos, meretrício e comercialização de pequenos furtos.

Outro fator a ser considerado nas projeções dos grupos dirigentes nacionais da época foi a Revolta dos Malês, ocorrida em janeiro de 1835 em Salvador e que ao se somar ao conjunto de outras formas diversificadas de protesto cativo, disseminou o medo e provocou o aumento do controle escravo, em um contexto já turbulento e instável do pós-Independência e dos governos regenciais (REIS, 2003, p. 09). Os temores gerados por este movimento, ao associarem-se com os advindos da Revolução Haitiana de 1789, assombraram por muitos anos o imaginário das elites escravistas e estatais brasileiras, e particularmente no contexto sulino tornaram-se presentes pela suspeita da Câmara de Pelotas de que escravos revoltosos apreendidos na Bahia tivessem sido remetidos para serem vendidos às charqueadas escravistas da cidade neste mesmo ano<sup>235</sup>. Outras cidades atlânticas e escravistas como o Rio de Janeiro conheceram também contextos de desconfiança frente aos africanos decorrente desta revolta, o que se desdobrou em um forte controle sobre vida destes indivíduos, batidas noturnas, proibição de desembarque de africanos oriundos da Bahia, controle sobre circulação, etc<sup>236</sup>. Particularmente para o caso do Rio Grande do Sul, o espectro de uma revolta de escravos africanos ficou ainda próximo após a descoberta de um “clube mina” na Porto Alegre de 1838, no qual teriam sido apreendidos papéis malês como decorrência de denúncia quanto à existência de “uma casa que servia aos pretos como de escola onde aprendiam a ler e escrever”. Na impossibilidade de achar um tradutor na capital sulina, tais textos foram

---

<sup>235</sup> Por ofício à presidência da Província do Rio Grande do Sul em 27/02/1835, a Câmara de Pelotas manifestou-se contrária a um suposto envio de cativos envolvidos nesta tentativa de insurreição para o sul, pois considerava que se tais escravos chegassem a esta província seriam “vendidos a maior parte para as Xarqueadas que existem neste Município”, as quais possuíam “de dous a três mil captivos, quase em contato uns dos outros, pela proximidade em que se achão ditas Xarqueadas, receando deste modo que eles venhão engrossar numero dos desmoralizados [...] e tentarem algumas desordes [sic], que é mais conveniente evitalas, do que punilas” (*apud* MOTTA, 1985, p. 111-112). Dessa forma, Motta afirma que “a Câmara julgara conveniente que os escravos nagôs e haussás que viessem da Bahia fossem depositados na vila de Rio Grande com segurança, a fim de que se procedesse a exames para serem reenviados e entregues às autoridades daquela Província, caso fossem dos sediciosos” (MOTTA, 1985, p. 111-112). Segundo Al-Alam (2008, p. 175-176), o original deste documento encontra-se depositado no AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Câmara Municipal de Pelotas, Maço 103. João José Reis, ao analisar a esta Revolta, faz referências a possíveis comercializações de escravos africanos de Salvador para o Rio Grande do Sul nos momentos imediatamente posteriores ao conflito (REIS, 2003, p. 480-493) Sobre o espectro da Revolução Haitiana no imaginário das elites escravistas na América, ver Gomes (2002).

<sup>236</sup> Sobre as repercussões desta revolta em outras regiões brasileiras, e o conseqüente temor de insurreição geral dos escravos, ver Gomes e Soares (2001).

remetidos para a cidade de Rio Grande para serem submetidos à leitura de um liberto haussá (CARVALHO et ali, 2010, p. 54, 83-96)<sup>237</sup>.

Se considerarmos que a população escrava de Rio Grande era elevada, chegando a perfazer no ano 1842 a cifra de 41,76% do seu total de habitantes, e que entre estes cativos 48,45% eram originários do continente africano<sup>238</sup>; que existiam muitas charqueadas em seu território e na vizinha Pelotas, as quais se caracterizavam por grandes plantéis cativos; a ocorrência de quilombos na região, entre eles o do “Negro Lucas” na Ilha dos Marinheiros reprimido em 1833, espaço também conhecido como local de acolhimento de desertores da Armada (MAESTRI, 1996)<sup>239</sup>; e uma série de suspeitas de insurreições escravas no sul do Brasil (PICCOLO, 1992; MOREIRA, 2011), tais preocupações adquiriram uma dimensão de ameaça real e exerceram influência na formulação dos parâmetros para a repressão e para o controle em Rio Grande.

Foi frente a este panorama e à fluidez do movimento e das experiências dos trabalhadores náuticos que o estado formulou mecanismos de controle e imposição da ordem sobre os espaços conexos das cidades portuárias e das águas. Os marinheiros, particularmente, eram vistos com desconfiança e comumente associados a comportamentos criminosos, frequentemente figurando as seções policiais e apontados como réus em processos diversos (MOREIRA, 2009, p. 187). Tais indivíduos se somavam, no ambiente urbano portuário das cidades escravistas, a um universo polissêmico de agentes sociais que trabalhavam, descansavam, amavam, sonhavam e sofriam por entre suas ruas, becos, tabernas, trapiches e cortiços.

Buscaremos neste tópico analisar as estratégias acionadas pelas camadas dirigentes estatais com o objetivo de controlar e normatizar os usos do espaço urbano e náutico frente aos consideráveis níveis de autonomia pretendidos por marinheiros livres e escravos, cativos não embarcados e demais populares. Para além da dimensão privada de domínio efetuada pelos senhores sobre seus escravos e pelos comandos navais em relação a seus subordinados – escravizados ou não – existia uma dimensão estatal configurada pelas instituições burocráticas de controle e amparada em um conjunto de leis e dispositivos normatizadores, de forma que

---

<sup>237</sup> Sobre este caso ver ainda Soares (2002, p. 374), que refere caso o envio de dois pretos mina da cidade de Rio Grande para o Rio de Janeiro, por ordem do Presidente da Província do RS, por serem considerados “promotores de uma conspiração da gente de cor”, conforme a fonte: ANRJ: IJ6-191, jan-maio, 1839, 29/12/1838 e 15/01/1839.

<sup>238</sup> AHRs, Fundo Polícia, Maço 24, Delegacia de Polícia, Correspondência Expedida, *Mappa Statistico ou Breve notícia da Cidade do Rio Grande do Sul, Província de S. Pedro, organizado nesta Subdelegacia*, produzido pelo subdelegado Antônio B. Martins Vianna em 22/07/1843.

<sup>239</sup> Repercussão causou igualmente o quilombo do “general” Manoel Padeiro em 1835, localizado na Serra dos Tapes, em Pelotas (AL-ALAM et ali, 2013).

Polícia e a Justiça agiam em função de objetivos comuns de repressão e controle. Trata-se, assim, de discutir a ação do estado no controle do comportamento público, particularmente no que se refere às experiências dos grupos populares e náuticos.

Embora compusessem dimensões de um mesmo processo, iniciaremos analisando as medidas de vigilância e controle sobre os usos do espaço urbano e na sequência voltaremos o olhar para uma discussão sobre estas preocupações frente ao movimento e circulação náutica. Para tal, recorreremos à análise de um conjunto de regulamentações voltadas à normatização da conduta pública emanadas das esferas municipal, provincial e imperial da administração estatal, tais como os códigos de posturas, regulamentos, leis e decretos.

Cabe questionar os significados da lei para além das definições clássicas advindas do mundo da justiça de forma a percebê-la, sobretudo, como o resultado do desejo humano de reger o mundo social, criando normas de convivência harmônica, estabelecendo interdições para a ocorrência da violência e do crime e coibindo comportamentos considerados indesejáveis. As leis, regulamentos e normatizações aparecem, assim, como resultados da ação e da vontade daqueles que as fazem em face de questões advindas do convívio social e de representações e projeções de uma sociedade imaginada e desejável, estabelecendo uma fronteira entre o mundo da ordem e da desordem. E tais representações, construídas a partir de parâmetros imagináveis de sentido, encontram na elaboração das leis uma de suas formas de ação, contribuindo com o processo de definição das fronteiras entre a norma e a transgressão (PESAVENTO, 2004, p. 27-30).

Mediante o cruzamento com informações advindas das ações repressivas estatais contidas na documentação policial e judicial, a análise das legislações e normatizações referidas fornece um rico suporte para a captação dos espaços e grupos sociais preferenciais da vigilância estatal e dos padrões de comportamentos indesejados, bem como das práticas e restrições estabelecidas na busca de reprimi-los.

\* \* \*

A ação normativa do estado sobre os espaços de convívio social ocorria mediante o aparato legal judiciário e a instituição policial, e no contexto das leis imperiais brasileiras era reservado à municipalidade o estabelecimento das formas mais imediatas e diretas do controle da população, configuradas mediante os códigos de posturas municipais. Tais regulamentações podem ser vistas enquanto parte de um projeto dos grupos dominantes de moldar a realidade de acordo com os padrões e normas desejados, sujeitando à punição

aqueles contrários às regras sociais estabelecidas. Constituíam assim um dos instrumentos utilizados pelas classes dominantes para a produção da ordem social e ingerência sobre os comportamentos considerados transgressores e desviantes (SOARES, 2007, p. 215-216).

Os comportamentos que o estado tentava coibir ou punir variavam numa escala crescente do indesejado ao inaceitável, ao ameaçador, ao perigoso e ao lesivo. Tratavam-se, pois, de noções que implicavam ordem e desordem, certo e errado, e nesse sentido a quebra das regras do comportamento público aceitável traçadas pelas elites levantava a possibilidade de confronto com as instituições burocráticas de controle e de repressão (HOLLOWAY, 1997, p. 20).

Os Códigos de Posturas Municipais, primeiramente chamados de posturas policiais, constituem fonte privilegiada para a percepção destes aspectos, particularmente por constituir uma normatização específica que atendia a necessidades locais. Caracterizavam-se como um conjunto de normas que visava o regramento do dia a dia da população no espaço municipal segundo critérios de ordem advindos do universo moral, econômico e administrativo dos seus dirigentes, e no conjunto com outros dispositivos legais e jurídicos mais amplos definiam os comportamentos públicos aceitáveis e aqueles passíveis de repressão. Foram importantes mecanismos no processo de ordenamento e controle em diversos centros populacionais brasileiros que se urbanizavam rapidamente ao longo do século XIX, voltando-se para questões diversas como o comércio, as edificações, as alterações do espaço público, a higiene, a segurança, etc.

O conteúdo das Posturas era elaborado pelas Câmaras Municipais, e ainda que o primeiro regulamento brasileiro para o funcionamento das municipalidades publicado em 1828 conferisse certa uniformidade ao estabelecer parâmetros do que deveria nelas constar<sup>240</sup>, ao longo dos anos elas foram apresentando modificações e diferenças decorrentes das peculiaridades e necessidades de cada municipalidade (WEBER, 1992, p. 8). Neste sentido, constituem em uma janela privilegiada para a percepção das especificidades da dinâmica social de uma determinada localidade<sup>241</sup>.

Localizamos, de forma completa, apenas o Código de Posturas de Rio Grande do ano de 1829. Mas na análise da documentação da Câmara Municipal e da Justiça ao longo do período estudado tivemos acesso a diversas propostas de criação de novos artigos e alteração

---

<sup>240</sup> Lei de 01/10/1828, que “Dá nova fôrma às Camaras Municipaes, marca suas attribuições, e o processo para a sua eleição, e dos Juizes de Paz”.

<sup>241</sup> As posturas, por não gerarem processos-criminais, deixavam poucos registros sobre as ações indesejadas que fiscalizavam. Frente a esta limitação, enfatizaremos mais as intenções e projetos de controle do estado, no sentido de captar os significados atribuídos aos grupos vigiados e vistos como perigosos.

de outros já existentes. Se no Código de 1829 havia apenas 51 artigos, as referências posteriores revelam a ampliação do seu número mediante a inclusão de uma série de novas normatizações que refletiam o crescimento e a complexificação vivida por Rio Grande<sup>242</sup>.

Mesmo com a restrição no acesso à totalidade dos artigos constituintes dos Códigos de Posturas de Rio Grande ao longo do período analisado, o material pesquisado permite mapear diversos aspectos referentes à vigilância e controle. Os escravos conformavam o grupo social que se destacava como potencialmente perigoso, e como procuramos demonstrar na primeira parte deste capítulo, não por acaso apareciam frequentemente associados aos marítimos. Cabe informar que estas fontes referem-se aos “escravos” e aos “marinheiros” como grupos distintos, não dando conta de descrever o fato de que muitos cativos eram marujos. Tal generalização ou redução da complexidade social do mundo do trabalho portuário na realidade é perceptível também em outras fontes administrativas estatais, de forma que, ao lê-las, devemos estar atentos para não acabar por associar os trabalhadores cativos unicamente ao espaço terrestre ou os marinheiros à condição de livres.

Em 09/01/1841 o Juiz de Direito da Comarca de Rio Grande reclamava dos distúrbios causados pela reunião de gente de cor e marinheiros nas tabernas em horários não permitidos, mesmo que as posturas proibissem expressamente que se consentissem nestes espaços “escravos com toçadas, jogos, danças, e demoras sem necessidade”, nem comendo ou conversando, bem como terem tais estabelecimentos suas portas e janelas fechadas sem que

---

<sup>242</sup> Estas posturas de 1829 foram publicadas com o título: *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*. Porto Alegre: Typografia de Silveira e Dubreisul, 1829 (reproduzida e publicada na *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, n. 7/8, 1912, pp. 109-116). Já Queiroz (1987, p. 154) afirma que em 1811 foi instituído o primeiro código de posturas de Rio Grande, mas pela referência fornecida pela autora (AHRS, Fundo Correspondências do Governo, maço 1) não foi possível localizá-lo. Em 02/05/1835 a Câmara de Rio Grande remete projeto de Posturas Municipais para a presidência da província, afim de ser levado ao conhecimento da Assembléia Provincial visando ser aprovado (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 193A). Porém, com a eclosão da Guerra Farroupilha (1835 a 1845), o legislativo não pode se reunir e aprová-las, e a tendência foi de que, ao longo deste período, a Câmara Municipal solicitasse diretamente ao Presidente da Província a aprovação provisória de novos artigos (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 205A, Doc. 26). Outros documentos referentes a alterações e inclusão de artigos nas Posturas de Rio Grande ao longo do período estudado foram localizados em: ARHS, Fundo Justiça, Maço 33, documentos remetidos pelo Juiz de Paz Manoel de Souza Azevedo em setembro de 1838 e por Manoel Joaquim de Souza Medeiros em 14/02/1842; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 205A, datado de 14 de outubro de 1842, pelo presidente da Câmara; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 196<sup>a</sup>, documento da Câmara datado de 25/08/1837; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 202A, datado de 18/01/1841; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 206A, documentos da Câmara datados de 23/02/1844 e 18/11/1843; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 211A, documento datado de 13/06/1846; AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 219A, ano de 1870, Doc. 8. No Fundo Documentação dos Governantes, do mesmo Arquivo, ver maço 191, documentos de 02/04/1836, 21/06/1836 e 09/09/1837. E no maço 192, ver documento de 19/07/1841.



fosse por motivo de chuva ou vento forte<sup>243</sup>. As posturas restringiam igualmente o horário de funcionamento de tabernas, botequins, bilhares e casas de pasto entre o amanhecer e o toque de silêncio<sup>244</sup>.

Juntamente com estes espaços, os locais públicos como as ruas e as praças eram os alvos preferenciais da vigilância e regulamentação estatal. E a noite, particularmente, aparecia como motivo de preocupação, já que representava para os grupos populares um momento privilegiado para suas pretensões de vivências autônomas por ser quando mais facilmente se escapava da repressão policial e senhorial. Mesmo que proibido por normatizações diversas, a presença noturna de escravos nas ruas ou tabernas era uma cena comum, bem como as escapadelas sem autorização de marinheiros de suas embarcações mercantes e militares para o solo firme das cidades atlânticas. De forma que após o toque de recolher nenhuma pessoa desconhecida – amplo grupo do qual muitos marinheiros, por serem sazonais na cidade, faziam parte – poderia transitar pelas praças e ruas da cidade, sendo aos escravos exigida comprovação de autorização passada por seus senhores<sup>245</sup>. Igualmente ficava proibido “fazer tumultos levantando vozerias nas ruas depois do toque de silêncio”, bem como injúrias e obscenidades a qualquer hora que fosse<sup>246</sup>.

Frente a tais preocupações, as Posturas de Rio Grande definiam a necessidade de se estabelecerem rondas que aliançassem “a tranquilidade e segurança pública”<sup>247</sup>, bem como definiam que “[...] nenhum espetáculo ou ajuntamento noturno a título de regozijo poderá ter lugar nas praças e ruas, e mesmo em qualquer casa, uma vez que o motivo do ajuntamento se torne público”, sem a prévia licença expressa de todas as autoridades policiais da cidade<sup>248</sup>. Provavelmente foi esta definição que motivou a repressão da polícia sobre a “dançarola e tocada” realizada a noite na casa da meretriz Maria do Carmo, na Rua Gen. Osório, localizada próximo ao porto. Os presentes foram advertidos pelos policiais que até lá se dirigiram de que

---

<sup>243</sup> AHRs, Fundo Justiça, Maços 30 e 33; e *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*, artigo 7º.

<sup>244</sup> AHRs, Fundo Justiça, Maço 33; e *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*, artigo 2º.

<sup>245</sup> AHRs, Fundo Justiça, Maço 33, Manoel Joaquim de Souza Medeiros; Juiz de Paz em 14/02/1842.

<sup>246</sup> *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*, Art. 50.

<sup>247</sup> *Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*, artigo 3º.

<sup>248</sup> AHRs, Fundo Justiça, Maço 33. Declaração de Manoel Joaquim de Souza Medeiros, Juiz de Paz de Rio Grande, em conformidade com lei e as Posturas da Câmara Municipal, 14/02/1842.

“não continuasse[m] a perturbar o sossego público visto que para este [...] divertimento não tinha[m] licença”<sup>249</sup>.

A administração municipal buscou igualmente ter controle sobre as atividades comerciais e profissionais exercidas pela população de forma a evitar que fossem efetuadas de forma independente e fora dos espaços regulamentados. A análise da documentação municipal revela as pretensões de que o Mercado Público, edificado na década de 1840, concentrasse uma diversidade de atividades comerciais ligadas ao abastecimento da cidade que eram até então desempenhadas tradicionalmente nos espaços dos largos, praças, praias e ruas, particularmente por negros de ganho e quitadeiras<sup>250</sup>. Segundo o *Projeto de Regulamento Interno para a Praça do Mercado Público* remetido pela comissão responsável à Câmara Municipal em 20/12/1844<sup>251</sup>, ficava estipulada uma série restrições ao comércio de rua e normatizações quanto aos usos internos deste novo espaço tornando-o, assim, foco de especial do controle e vigilância. E não por acaso a década de 1850 assistiu a uma ofensiva sobre a atividade de quitandas desenvolvida livremente no Largo São Pedro, vulgo das Quitadeiras, em um processo no qual estas trabalhadoras foram pressionadas a abandonar esta localidade<sup>252</sup>. De forma que a instituição de um Mercado pode ser vista como “contrária às atividades que permitiam a sobrevivência de escravos e ‘vadios’ que não fossem vinculadas ao trabalho regular e a um proprietário” (WEBER, 1992, p. 120).

Registros da Câmara Municipal efetuados no início da década de 1850, portanto cerca de cinco anos após a inauguração do novo estabelecimento, informavam que o mesmo estava se tornando dia a dia mais acanhado para atender às demandas de uma população em crescimento e, juntamente com as solicitações para que fosse ampliado, sugerem o êxito da

<sup>249</sup> APERS, Processo Crime, Júri, Rio Grande, Caixa 005-412, Auto 986.

<sup>250</sup> O primeiro mercado de Rio Grande, segundo as memórias do viajante Saint-Hilaire de princípios da década de 1820, era uma feira ao céu aberto: “Em uma das ruas do Rio Grande existe um pequeno mercado (quitanda) onde negros, acorados, vendem hortaliças, tais como - couve, cebola, alface e laranjas” (SAINT-HILAIRE, 1939, p. 122). Possivelmente se referisse ao comércio de rua realizado na Praça das Quitadeiras (Largo de São Pedro). Foi no início da década de 1840 teve início, por ordem da presidência da província, a construção de um prédio para o Mercado Público da cidade, mediante estabelecimento de um grupo de acionistas financiadores (Ver: RIO GRANDE DO SUL. *Levantamento de fontes sobre a Revolução Farroupilha*. Porto Alegre: 1985, p. 97-98, data de 07/05/1842. Ver também: AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 205A, documento de 03/07/1842 referente ao início das obras, aterro para o local e à Cia. de Acionistas da Praça do Mercado). A obra do novo mercado ficou pronta em 1846, tendo sua inauguração solene sido marcada para o dia três de maio deste ano (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 210A). Mas um documento de 1851 já informava sobre a necessidade de reforma do estabelecimento, (AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 213A, datado de 8 de janeiro de 1851).

<sup>251</sup> AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 207A. Também identificado como *Regulamento policial para a praça do Mercado*.

<sup>252</sup> AMPRG, Caixa 237, 23 e 31 de julho de 1855.

municipalidade em torná-lo central na comercialização de alimentos<sup>253</sup>. E de fato o interior deste estabelecimento, com suas diversas bancas e quartos, passou a ser o palco central do abastecimento urbano de gêneros como hortaliças, carne fresca, peixes, frutas e outras mercadorias. Da mesma forma, as praias e estacadas existentes nos seus arredores imediatos foram designadas como os espaços autorizados para a atracagem das canoas de venda de peixes, lenha e capim (este último utilizado na estiva de mercadorias nos porões dos navios) que afluíam diariamente ao centro urbano advindas das ilhas próximas.

Como decorrência, o Mercado Público tornou-se também um ponto de intensa afluência de diversificada gama de trabalhadores urbanos, rurais e náuticos na medida que agregava tanto a dimensão do abastecimento de gêneros diversos à cidade como a oferta de refeições rápidas a estes indivíduos, além do acesso a oportunidades de sociabilidade. Desempenhava, assim, tanto um papel econômico vital à economia alimentar da cidade, como uma dimensão de convívio social popular, gerando os temidos ajuntamentos de indivíduos advindos das “classes perigosas” como os escravos da cidade, marinheiros de todas as cores e condições jurídicas, pescadores, quitadeiras, carreteiros, etc.

A análise destas normatizações diversas referentes ao uso dos espaços públicos demonstra que as autoridades municipais agiram no sentido de instituir mecanismos de controle sobre os mesmos, de forma a evitar ajuntamentos indesejados nas ruas e botequins e reprimir práticas “nocivas” como os jogos e as bebedeiras. Ou ainda buscando evitar tumultos e ofensas à ordem pública por conduta desordeira e outras situações como o couro a escravos fugidos, levantes ou deserções de marinheiros, receptação de objetos furtados, bem como a prática de atividades econômicas independentes e que não fossem vinculadas a formas de trabalho regular ou a algum proprietário. Possuíam, antes de tudo, uma dimensão preventiva evidenciada pela valorização da vigilância como elemento promotor da ordem e tranquilidade pública e pela repressão a comportamentos moralmente indesejados.

Ao mesmo tempo em que tais restrições incidiam sobre aspectos valorizados das vivências populares, valores estes alicerçados no uso autônomo do espaço e do tempo, elas dialogavam com as projeções e com o lugar estrutural reservado pelos grupos dirigentes aos indivíduos que buscavam controlar. Isso porque grande parte das práticas “indesejadas” manifestas nas posturas (beber fora de hora, etc) não ofendiam a propriedade privada, mas

---

<sup>253</sup> O Relatório Municipal de 06/09/1853 informava que o Mercado Público estava se tornando dia a dia mais acanhado, a proporção que a população aumentava, propondo a criação de um mercado de peixes onde este produto pudesse ser vendido com asseio “que exige a civilização de uma das principais cidades da província” (AHRM, Fundo Autoridades Municipais, Maço 214A). Sobre este último ponto, ver também: AMPRG, Caixa 238, documento de 24/09/1855.

sim se constituíam em ameaça ao pleno desempenho, pelos populares, do lugar estrutural a eles destinado: o de trabalhadores.

Por esta perspectiva, as posturas e outras normatizações voltadas à regulamentação das práticas cotidianas dos trabalhadores guardavam relação direta com o desejo de organização e disciplina do mercado de trabalho, já que em grande medida tratavam de enquadrar o povo como bom trabalhador, reprimindo práticas e atitudes a isto consideradas nocivas. Como observado por Weber (1992, p. 11), os códigos de posturas “foram um dos instrumentos que visavam formar um tipo específico de cidadão, estabelecendo o perfil que deveria assumir a população em geral, na sua vida cotidiana, como trabalhadores e cidadãos”. Um trabalhador que deveria ser “ordeiro, sinônimo de pacato e disciplinado; morigerado, sinônimo de eficiente e sóbrio – não sujeito às concupiscências da bebida e do jogo; e moral – não submisso às artimanhas da paixão e de seus desvarios” (CHALHOUB et ali, 1984, p. 97)<sup>254</sup>.

Cabe considerar, porém, que o êxito destes projetos foi parcial, já que a permanência obstinada de práticas “indesejadas” advindas dos grupos populares aponta para os limites das formas de domínio em questão. Uma aproximação com a constituição da polícia – grupo diretamente envolvido na execução das práticas de controle e vigilância – pode nos auxiliar a perceber os limites de sua efetivação<sup>255</sup>.

Sobre a força policial, é importante sinalizar ter sido ela constituída de homens oriundos das camadas pobres da sociedade. Ainda que muitos se tratassem de voluntários em busca de salários e tratamento melhor do que o oferecido no Exército (para onde podiam ser levados compulsoriamente devido suas origens e modo de vida), tais indivíduos provinham das classes economicamente inferiores da população e muitas vezes se sujeitavam ao vínculo com a força repressiva estatal unicamente em busca de uma forma de sobrevivência

---

<sup>254</sup> Quanto à discussão sobre disciplinarização dos trabalhadores ver obras como: Kowarick (1994), Chalhoub (2001), Pesavento (1989) e Rago (1987). Além da ampla discussão em torno da obra de Foucault (1987), autor que formulou reflexões sobre o papel do poder disciplinar na fabricação de corpos dóceis, estabelecendo uma discussão alicerçada nas noções de vigilância, sanção normalizadora e exame que fornece um importante referencial teórico para os debates sobre o papel da disciplina e do controle como mecanismos utilizados para moldar o comportamento dos indivíduos.

<sup>255</sup> Cabe ressaltar que nosso estudo não versa sobre a polícia nem a criminalidade popular, mas sim sobre como os grupos subalternos experienciavam os espaços alvo de controle e vigilância, sendo neste sentido que estabelecemos uma relação entre estas temáticas. Dessa forma acreditamos não ser necessário aprofundar a análise sobre a força policial em Rio Grande, já que denotaria um esforço monográfico específico ainda inexistente na bibliografia. Sobre as instituições de policiamento e prisão na vizinha Pelotas da segunda metade do século XIX, suas práticas, os seus trabalhadores e os seus administradores ver Al-Alam (2013), onde são analisados os projetos políticos em disputa mediante as discussões e problemáticas levantadas acerca das atividades destas instituições de policiamento e controle.

(HOLLOWAY, 1997, p. 96)<sup>256</sup>. Estando muito próximos daqueles que, como “representantes” da ordem estatal, deveriam preferencialmente controlar, os policiais acabavam com eles compartilhando muitos dos seus dramas de vida e valores quanto ao trabalho e o ócio, podendo por vezes até se socializarem ou solidarizarem com aqueles que deveriam ser alvo de suas ações repressivas, inclusive em detrimento das tarefas a que estavam incumbidos (BRETAS, 1998, p. 221).

Os “desvios” na conduta de tais indivíduos durante o desempenho de suas atividades oferece uma possibilidade de melhor visualizar esta situação. Em 07/04/1834, o tenente Comandante dos Municipais Permanentes se queixava ao Presidente da Província do Rio Grande do Sul sobre as “desagradáveis ocorrências” que estavam tendo lugar no Destacamento dos Guardas Municipais acantonados na Vila de Rio Grande<sup>257</sup>. O tenente remete uma relação nominal onde constavam as:

[...] deformidades de conduta de homens que, sem escrupuloso exame de seus costumes e capacidades, foram com toda facilidade admitidos [...] ao serviço da nação, para promover desordens e desassossego do Público, e espalharem péssimos exemplos de Insubordinação, por cujos procedimentos tenho sido obrigado a corrigi-los com moderação, e brandura, mas nem assim tenho podido conseguir o fim de meus sinceros desejos.<sup>258</sup>

Estes desordeiros promotores da ordem estavam sendo “corrigidos” (presos e punidos) por atitudes como abandonar o serviço de guarda durante o turno, insubordinação, insultos a colegas, ausência ao serviço ou embriagues durante o mesmo, etc. O caso do guarda Bernardo José Ferreira é emblemático desta situação e das contradições entre as funções que tinham que desempenhar e os valores advindos de suas vidas pregressas. Este indivíduo fora alistado em 21/03/1834 e entre os meses de maio e setembro do mesmo ano já havia sido preso doze vezes, totalizando 52 dias de reclusão. Uma destas detenções foi por ter sido “encontrado pela Patrulha às 11 horas da noite *em desordens com um grupo de marinheiros* e resistirem à mesma patrulha”, e em outras situações por motivos como estar embriagado em uma taberna,

---

<sup>256</sup> Segundo Bretas (1998, p. 220-221), o “engajamento no corpo militar não significava uma mudança de status [...] muito ao contrário, o exercício da atividade policial jamais conferiu atributos positivos na sociedade brasileira, e os policiais conviviam com os mesmos problemas de outros grupos de trabalhadores, e talvez com alguns mais”. Cabe salientar que a polícia foi estudada por muito tempo unicamente como instrumento de controle, deixando de ser vista como instituição que estabelecia suas próprias relações de conflito e acordo com o Estado, as elites e grupos populares (MAUCH, 2004, p. 36). Para uma discussão sobre a polícia como instituição imperfeitamente construída, ver Bretas (1997).

<sup>257</sup> Os Corpos de Guardas Municipais Permanentes foram criados em 10/10/1831 e distinguiam-se institucionalmente do Exército (HOLLOWAY, 1997, p. 93-97). Ver igualmente este autor para uma abordagem sobre as configurações institucionais da polícia militar brasileira ao longo do século XIX.

<sup>258</sup> AHRS, Fundo Polícia, Maço 150.

por não querer patrulhar, por se embriagar estando de serviço na guarda da cadeia e por comparecer à revista de armamento embriagado e sem uniforme.

Não sabemos se Bernardo Ferreira foi recrutado ou alistou-se voluntariamente, mas a permanência de atitudes de *insubordinação* e *indisciplina* demonstra que as recorrentes punições a que foi sujeito não alcançavam êxito em suprimir atitudes indesejadas. Bernardo parecia estar convicto de qual modo de vida valorizava ou ao menos do que não desejava para sua vida, recorrendo a uma postura de firme contestação frente às tentativas estatais de imposição de um padrão de conduta desejado. Ademais, esta sua breve trajetória como guarda municipal revela as ambiguidades do exercício desta função repressiva e demonstra que as práticas que levavam tais indivíduos a serem corrigidos se aproximavam daquelas que os mesmos deveriam reprimir.

Não tivemos acesso a dados sistemáticos e temporalmente regulares sobre a composição da força policial em Rio Grande, de forma que pudéssemos verificar a dimensão numérica de homens disponíveis para suas atividades. Alguns indícios apontam, porém, serem elas numericamente insuficientes para dar conta das demandas por vigilância e repressão. Em 04/04/1835, por exemplo, quando da ordem do Presidente da Província para que fosse fornecida “todas as noites uma Guarda de quatro praças para a Alfandega desta Vila”, o Tenente Comandante dos Municipais Permanentes da cidade informou não poder cumprir por ter apenas oito soldados em seu destacamento, quatro dos quais estavam diariamente ocupados na guarda da cadeia<sup>259</sup>.

Devemos considerar ainda que no contexto de cidades portuárias o problema do controle e da vigilância sobre as classes perigosas não ficava restrito ao solo firme, estendendo-se ao espaço contíguo das águas, de forma que se faz necessário analisar como tal dimensão se configurou frente ao movimento e a circulação embarcada. Para tal recorreremos ao recurso de legislações e documentos repressivos emanados das administrações local, provincial e imperial, documentação esta sugestiva de como os espaços terrestre e náutico eram vistos como constituidores de uma paisagem social complementar também em termos de controle e vigilância.

\* \* \*

---

<sup>259</sup> AHRS, Fundo Polícia, Maço 150.

Em fevereiro de 1847 as águas da Laguna dos Patos foram sacudidas por dois motins de escravos marinheiros a bordo dos iates mercantes *Quibebe e Belizário*, resultando na morte dos seus respectivos patrões<sup>260</sup>. Os episódios causaram grande temor e repercussão pública e, como decorrência, foi promulgada a Lei nº. 84, de 18/11/1847 estabelecendo que nenhuma tripulação composta de mais de três marinheiros escravos poderia navegar no interior da província sem que tivesse ao menos o patrão e mais um membro que fosse pessoa livre<sup>261</sup>.

A composição das tripulações mercantes não era, porém, uma preocupação nova e surgida em decorrência de acontecimentos pontuais. Regulamentações anteriores já indicavam a preocupação com a elevada presença de cativos nas equipagens e a necessidade de controle sobre a circulação espacial<sup>262</sup>. O problema da livre circulação de grupos sociais “perigosos” foi uma preocupação presente nos discursos sobre a ordem e o controle social, adquirindo especial significado no contexto da mobilidade náutica. Tal situação dialogava com a grande quantidade de escravos que compunham as tripulações mercantes no mundo atlântico (conforme demonstrado no capítulo 2), bem como com as facilidades que a mobilidade embarcada oferecia em termos de fuga e distanciamento das forças repressivas situadas em terra.

De fato, as águas eram espaços potenciais para a resistência escrava, uma vez que dificultava a ação dos mecanismos de controle e repressão, facilitando o deslocamento e fuga. E particularmente o trabalho embarcado, como já demonstrado, constituía um ambiente marcado por rigoroso sistema hierárquico, disciplinar e punitivo que, somados às restrições diversas típicas a este espaço e ao grande percentual de trabalhadores escravizados na marinha mercante, criava um ambiente permeado de contradições e conflitos potencialmente explosivos.

---

<sup>260</sup> APERS, Processo Crime, Pelotas, Júri, Caixa 006-0303, Auto 207; e APERS, Processo Crime, Pelotas, Júri, Caixa 006-0302, Auto 205. Esses casos serão analisados no capítulo seguinte.

<sup>261</sup> *Índice das leis promulgadas pela Assembléia Legislativa da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul desde o ano de 1835 até o de 1851*. Porto Alegre, 1872. Disponível no AHRIS, código L-0570. Na prática, porém, essa lei de 1847 foi de difícil efetivação, já que a dependência da mão de obra escrava na marinha mercante era tamanha ao ponto de não deixar alternativa a não ser sua revogação.

<sup>262</sup> Em 1846 foi apresentada, pelo Ministro da Marinha, uma proposta para o ano que em seu Art. 3º propunha que: “Nos navios e barcos de cabotagem, não será permitido matricular escravos em número maior do que a metade da tripulação. Todo capitão ou mestre de barco, em que se reconhecer que há mais escravos do que o número permitido sofrerá em cada viagem, em que isso se verificar, a multa de quatrocentos mil réis por escravo que de mais tiver a seu bordo” (Fonte: Ministério da Marinha: *Proposta do ano de 1846 apresentada à Assembléia Geral Legislativa em 17 de julho de 1846 pelo Ministro Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti D. Albuquerque*, p. 59 e 60. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerial/marinha>). Mas é preciso considerar que para além da preocupação com a dimensão da segurança, havia neste caso uma busca de estimular a formação de marinheiros livres que pudessem constituir uma reserva naval passível de recrutamento ou engajamento na Armada Imperial.

Muitas tripulações mercantes eram de fato, para além do seu comando, compostas unicamente ou quase exclusivamente por escravos. O brigue nacional *Prudente*, por exemplo, procedente da Bahia e que naufragou nas imediações de Rio Grande em junho de 1850, tinha sua tripulação composta por cinco homens livres (um mestre, um contramestre, dois marinheiros brancos) e o restante de dezesseis marinheiros escravos<sup>263</sup>. Ainda que a Marinha de Guerra brasileira não possuísse escravos como marinheiros ou soldados, outras instituições estatais imperiais recorriam a estes trabalhadores para a composição de seus quadros, particularmente em contextos laborais pouco atrativos. Este era o caso da Praticagem da Barra, da Capitania dos Portos e da Alfândega de Rio Grande, as quais possuíam embarcações (catraias e escaleres) que auxiliavam a entrada e a saída de embarcações pelo canal da Barra.

O *Regulamento para livre Praticagem da Barra de Rio Grande*, de 10/01/1835, estabelecia medidas restritivas à presença de escravos ao definir que as tripulações das catraias utilizadas pelos práticos deveriam ser tripuladas por onze homens "a maior parte dos quais sejam pessoas livres"<sup>264</sup>. E três anos depois, mediante regulamento provisório que substituiu o de 1835<sup>265</sup>, ficava estabelecido que as tripulações das catraias empregadas na Praticagem deveriam ter "pelo menos metade de marinheiros livres, e o resto de escravos com tanto [sic] que tenham sido marinheiros". Mas a resistência da população livre a tais atividades parece ter levado os administradores estatais a recorrerem ao braço escravo em atividades como a dos remadores<sup>266</sup>.

De forma correlata à preocupação com o peso cativo na composição das tripulações mercantes ou em embarcações envolvidas com serviços estatais estava a busca de controlar o movimento dos trabalhadores embarcados. Pelo Decreto n. 358, de 14/08/1845, o Governo

<sup>263</sup> BNRJ, Periódicos (Setor de Obras Raras), *Jornal Diário de Rio Grande* – 28/06/1850, n. 492, Ano III.

<sup>264</sup> AHRS, Fundo Autoridades Municipais, Maço 191A.

<sup>265</sup> *Regulamento provisório para a execução de lei de 24 de outubro de 1832, que pôs livre à praticagem da Barra de Rio Grande*. Fonte: AHRS, Fundo Marinha, Maço 23, datado de 19/10/1838.

<sup>266</sup> Um processo crime do ano de 1838 a respeito de discórdias quando ao pagamento de um escravo empregado no escaler da Alfândega de Rio Grande revela que esta embarcação, com exceção do patrão, era tripulada unicamente por escravos alugados a seus senhores (Fonte: APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0417, Auto 04). Em 12/04/1857 o Capitão do Porto no Rio Grande do Sul, Antônio Caetano Ferraz. Ferraz respondia ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha sobre o andamento dos alistamentos de voluntários e recrutas para ao serviço da Armada nesta província, salientando as dificuldades enfrentadas e que estariam faltando até mesmo remadores para os escaleres das repartições públicas (Fonte: ANRJ, Série Marinha, XM, 202). Encontramos ainda uma referência de que escravos eram utilizados no Arsenal da Marinha de Rio Grande. Em documento remetido ao Inspetor dos Arsenais do RS, a Secretaria de Estado da Marinha solicita uma estatística exata do número de africanos que existem empregados nos Arsenais de Marinha do Império. Solicita assim ao responsável no Rio Grande do Sul que remetesse tal levantamento, declarando a quantidade de livres, e escravos da Nação, seu estado físico e sexo, no que se achavam empregados, devendo ser remetido também uma carta de despesas que os mesmos geram para a Nação (tanto em "comedorias" quanto em vestuário). Não foi, porém, localizada a resposta a esta solicitação. Documento datado de 23/05/1839, Palácio do RJ, por Jacinto Roque de Sena Pereira (Ministro da Marinha). Fonte: ANRJ, Série Marinha, XM 202.



Imperial autorizava o estabelecimento de Capitânicas dos Portos em suas províncias marítima, e em 19/05/1846 o Decreto nº 447 aprovou o seu Regulamento. Ficavam, assim, estabelecidas suas atribuições e normatizadas relativas a diversas dimensões de seu funcionamento, entre as quais figurava a questão do controle da circulação de embarcações e pessoas pelo universo náutico.

Uma dos mais importantes aspectos deste Regulamento foi a criação de matrícula obrigatória para as “gentes do mar” e tripulações empregadas na navegação. Constituíam-se de um registro geral de todos os indivíduos nacionais empregados nos trabalhos náuticos, abrangendo a navegação de longo curso, de cabotagem e o tráfego interno em lagoas e rios. Marinheiros de todas as classes, calafates, carpinteiros navais e pescadores deveriam obter matrícula junto às Capitânicas de suas respectivas províncias, onde seriam registrados seus dados pessoais (nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, residência, ramo de vida, condição jurídica, estado civil, idade, cor e características físicas). Cada trabalhador, além de registrado em livros específicos, passava a portar uma via da matrícula com os referidos dados e que servia de atestado de sua regularidade para o exercício da atividade. A partir de então, esses indivíduos deveriam se apresentar mensalmente na Capitania do Porto mais próxima a fim de obter visto da autoridade responsável, sob o risco de serem punidos com prisão correcional de até oito dias ou multa caso assim não fizessem. Quando da entrada ou saída de uma embarcação em algum porto nacional, este documento servia de comprovante de sua situação e de base para a elaboração das listagens de equipagens junto aos representantes do estado.

A criação das matrículas pode ser vista como parte de um projeto de construção de uma reserva naval para a Armada entre a população marítima nacional, frente um quadro de dificuldade generalizada na obtenção de braços para o trabalho embarcado. Ao estabelecer sua obrigatoriedade, obtinha-se pela primeira vez a oportunidade de conhecer mais amiúde o grupo profissional dos homens do mar para depois recrutá-lo a contento (SILVA, 2001, p. 215). Ainda que todos os indivíduos empregados na vida do mar estivessem isentos do serviço na Guarda Nacional, ficavam sujeitos ao serviço na Marinha de Guerra (Art. 68). Mas a necessidade de apresentação mensal junto às Capitânicas dos Portos instituía um mecanismo de controle sobre o movimento destes indivíduos pelo mundo das águas e institucionalizava uma vigilância periódica que colocava na ilegalidade laboral aqueles que assim não procedessem. Dessa forma, as matrículas criadas em 1846 estabeleciam também uma dimensão de controle sobre o universo social de trabalhadores do mar.

O Regulamento das Capitânicas dos Portos de 1846 estabelecia igualmente procedimentos de vigilância e controle quanto ao trânsito de entrada e saída de embarcações pelos portos nacionais. Em primeiro lugar, todas as embarcações empregadas no tráfico do Porto e dos rios navegáveis deveriam portar, além da matrícula individual de seus tripulantes, uma licença por escrito passada pela Capitania do Porto e válidas até o final de cada ano (Art. 76). Quando da chegada a algum porto, o capitão ou mestre de uma embarcação deveria aguardar a visita das repartições fiscais e de saúde e então ir à Capitania do Porto solicitar entrada, onde seria registrado o seu nome, o de sua embarcação, o respectivo porto a que esta pertencia, o nome do dono ou consignatário, o lugar de sua procedência e a nação a que pertencia, sua tonelagem, o número das pessoas da tripulação e os nomes de seus passageiros (Art. 18). Tal procedimento visava não apenas coibir o contrabando, mas também a entrada, como passageiros ou marinheiros, de elementos “indesejáveis e perigosos” e categorizados como vadios, ladrões profissionais, vigaristas e jogadores, representações comumente atribuídas a indivíduos que circulavam pelas cidades portuárias e que muitas vezes levavam “uma vida itinerante, aproveitando todas as oportunidades encontradas, até se mudando por prudência para o próximo porto” (HOLLOWAY, 1997, p. 127).

Durante a estadia nos portos, nenhum vaso mercante poderia ter suas embarcações miúdas (botes, lanchas, etc) fora do navio depois do toque de recolher, salvo por algum motivo extraordinário que o justificasse. Somente aos botes e escaleres da Alfândega, da Capitania do Porto, do Registro do Porto ou dos navios de guerra era permitido o trânsito pelos ancoradouros de carga e descarga neste período. Quaisquer outros deveriam ser apreendidos e os respectivos donos multados (Art. 35 e 37). A medida buscava evitar a livre circulação em horários de menor vigilância, e com isso coibir tanto o contrabando quanto o trânsito não autorizado de marinheiros entre o navio e a terra.

O procedimento de saída do porto era igualmente regulamentado, ao exigir que a autoridade dos navios mercantes apresentasse, na véspera, seus despachos à Capitania do Porto para serem ali examinados e, estando conformes, proceder-se-ia o registro do nome do Capitão ou Mestre em livro apropriado, do dono ou consignatário do Navio, porto a que se destina, bem como o número de seus tripulantes e os nomes dos passageiros (Art. 19).

Era vetado aos capitães ou mestres de embarcações nacionais e estrangeiras admitirem como seu tripulante indivíduo que, sendo brasileiro, não apresentasse bilhete da Capitania do Porto que comprovasse estar desembaraçado do serviço do Estado e do engajamento em outro navio. E no caso de marinheiro estrangeiro, sem a vista de algum documento do cônsul de sua respectiva nação pelo qual comprovasse estar legalmente desimpedido, bem como documento

do Capitão do Porto em que conste não ter engajamento em navio brasileiro (Art. 63). Os capitães de portos eram ainda responsáveis por enviar ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, anualmente, mapas estatísticos de todas as embarcações das diferentes classes entradas e saídas do porto, com relação dos indivíduos nelas empregados, a partir dos quais seriam organizados mapas gerais (Art. 72). Este recurso, somado ao procedimento das matrículas obrigatórias de todos os trabalhadores do mar, possibilitava ao estado imperial uma aproximação quanto a composição do grupo.

Eram procedimentos que, em seu conjunto, guardavam motivações relativas ao controle da saúde, do comércio e dos tributos, mas igualmente com a vigilância de passageiros e trabalhadores do mar. De forma que podemos captar as deliberações de registrar quem entrava ou saía da cidade como resultado também da atenção com a circulação de anônimos.

Antes mesmo da criação das matrículas atreladas à Capitania dos Portos e válidas para todo o território nacional, outras medidas a nível local já haviam sido tomadas objetivando exercer controle sobre o mundo das águas e a circulação embarcada de escravos<sup>267</sup>. Em 14/02/1842 o Juiz de Paz de Rio Grande, Manoel Joaquim de Souza Medeiros, no desempenho de sua autoridade judicial e na conformidade com as Posturas da Câmara Municipal, ordenou que:

Todos os Mestres e Patrões de vasos que ancorarem no Porto desta Cidade, são restritamente obrigados no termo de 24 horas a apresentarem-se ou por escrito com hua [sic] lista por eles assinada contendo o número, nome, empregos e ocupação de todas as pessoas que trouxeram a seu bordo e não pertencerem à matrícula [...]. Nenhum proprietário ou patrão de escaler, bote, canoa, poderão conduzir para fora desta cidade escravos, assim como pessoas pretas, ainda que libertos sejam, sem que lhe apresentem licença por escrito deste Juízo, sobre o que passo a tomar todas as cautelas necessárias, e declaro aos referidos proprietários e patrões que transgredirem serão punidos com todo o rigor da lei.<sup>268</sup>

---

<sup>267</sup> No Código de Posturas de Rio Grande de 1829 já constavam considerações neste sentido: “Art. 44º. – Todos os proprietários de iates são obrigados a registrá-los em um Livro, que expressamente haverá no poder do Fiscal do Distrito, aonde se lançará a invocação e lotação da embarcação, e o nome de seu proprietário. Art. 45 – As canoas de pescaria, catraias, botes, e quaisquer embarcações pequenas de qualquer tráfico são sujeitas ao mesmo registro estabelecido no Art. precedente o que será verificado no tempo de três meses” (Fonte: *Posturas Policiais adaptadas para o Regime do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*).

<sup>268</sup> Fonte: AHRS, Fundo Justiça, Maço 33. Oito meses após foi publicado edital comunicando a aprovação de novos artigos para as Posturas Municipais, em adição aos já existentes e contemplando o universo da circulação náutica. Sobre as embarcações de boca aberta ficava definida a proibição de: “Art. 1º. - Navegar qualquer embarcação de boca aberta sem que esteja matriculada numerada nos termos do artigo 113 das Posturas e lotada na forma do artigo 114. Penas de quatro a doze mil réis. A matrícula, numeração, e lotação será feita perante o Subdelegado de Polícia [...]. Art. 10º. – Conduzir escravos para fora do distrito sem prévia licença de seu senhor rubricada pela autoridade policial. [...] Na disposição do artigo antecedente ficam compreendidas as pessoas que

Em seu conjunto, as dimensões local, provincial e atlântica da circulação embarcada eram percebidas como socialmente perigosas, uma vez que apareciam associadas à fugas e acolhimentos de escravos, comercialização de pequenos furtos, deserções marujas, etc. E havia ainda um componente político constituído pela circulação de ideias, práticas e tradições de rebeldia através das águas que, embora nem sempre fácil de captar, já foi observado por estudos específicos<sup>269</sup>. De forma que a vigilância sobre o mundo embarcado construía-se frente ao temor de que o trânsito náutico fosse utilizado para fins não desejáveis e relacionados às pretensões de autonomia ou protesto dos grupos populares.

Frente a este quadro, os “ajuntamentos” de escravos e marinheiros em tabernas, trapiches ou praças e a possibilidade de que circulassem de forma independente por água e terra eram vistas como potencialmente perigoso à ordem. E vigiar tais espaços, na perspectiva das instituições burocráticas de controle, significava prevenir a possibilidade de motins, sublevações e de outras pretensões coletivas ou individuais de resistência, autonomia popular e organização política. Mas o fato é que o conjunto de normatizações e regras destinadas a ordenar o espaço público e controlar os grupos considerados perigosos, ainda que estipulasse os limites para além dos quais a cultura popular não tinha liberdade de atuação, pouco podia fazer para determinar seu caráter, encontrando resistência em sua tentativa de penetrar lares e mentes destes agentes<sup>270</sup>. Será um pouco desta perspectiva que busca desvelar os sentidos da resistência popular maruja que discutiremos em nosso próximo e último capítulo.

---

conduzirem escravos para a Ilha dos Marinheiros, e embarcados para os lugares adjacentes a esta cidade, ou vice-versa”. Fonte: AHRM, Fundo Autoridades Municipais, Rio Grande, Maço 205-A. Documento de 14 de outubro de 1842, pelo presidente da Câmara Municipal de RG José Luiz Augusto da Silva.

<sup>269</sup> Para além do já referido trabalho de Linebaugh e Rediker (2008) sobre a dimensão atlântica do protesto e o papel dos marujos e da navegação na circulação de ideias e tradições rebeldes, pode-se citar também a circulação atlântica do medo e de temores quanto à disseminação de ideias insurrecionais, em um processo no qual os “temores em relação aos malês baianos e aos rebeldes haitianos misturavam-se [...] para projetar um fantasma de um movimento internacionalista de sublevações escravas”, como analisado por Gomes (2002). Ver também Gomes e Soares (2001).

<sup>270</sup> Segundo Thompson (1998, p. 19), a “hegemonia suprema da *gentry* pode definir os limites dentro dos quais a cultura plebéia tem liberdade para atuar e crescer [...] mas [...] pouco pode fazer para determinar o caráter dessa cultura plebeia”. E continua afirmando que a “lei pode estabelecer os limites tolerados pelos governantes; porém [...] ela não penetra nos lares”.

## **CAPÍTULO 5 - OS SIGNIFICADOS POLÍTICOS DA INSUBORDINAÇÃO: CULTURA MARÍTIMA E PROTESTO MARUJO**

*O marinheiro é como que um ente a parte; o futuro é o que menos o preocupa; para ele o gozo do presente é tudo; é pois preferida sempre uma vantagem imediata à qualquer esperança remota; o jugo da disciplina contraria todos os seus hábitos de liberdade e dissipação.* João Maurício Wanderley, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Império do Brasil, 1856.<sup>271</sup>

Desordeiros, turbulentos, insubordinados, insolentes, gatunos, ébrios, licenciosos. Estas eram algumas das formas pelas quais frequentemente os marinheiros eram adjetivados por observadores contemporâneos quando se referiam ao conjunto de comportamentos que os mesmos desenvolviam tanto em terra quanto no mar. Neste capítulo, iniciaremos apresentando um panorama sobre o estigma atribuído a estes trabalhadores, abordagem que servirá de mote para discutir tais práticas, problematizando-as para além destas adjetivações negativas. Examinaremos, assim, os seus significados buscando perceber sua dimensão política, de forma que possam ser percebidas como algo mais complexo do que simples atos de desajuste social marujo ou inadequação ao mundo do trabalho.

Jaime Rodrigues, em sua tese sobre o tráfico negreiro entre Angola e o Rio de Janeiro, analisou diversos relatos de época na busca de perceber a visão que os homens da terra tinham daqueles que trabalhavam como marinheiros. Neste sentido, afirma que:

[...] se os homens do mar forjaram uma identidade, uma maneira possível de verificar isso está na visão que os homens de terra contemporâneos tinham sobre eles. No início do século XVIII, os homens do mar eram vistos por aqueles que não navegavam por dever de ofício como ‘homens desagradáveis, mas falantes, supersticiosos mas irreligiosos, corajosos e seguros, embora desordeiros e indisciplinados. Esses elementos eram distintivos da cultura marítima’. Desordem e indisciplina foram apontados recorrentemente quando se tratava de traçar um quadro do comportamento dos marinheiros das mais diversas nacionalidades quando picavam terra. (RODRIGUES, 2005, p. 194).<sup>272</sup>

A análise de outros relatos de época revela que esta fama encontra raízes mais antigas que remetem aos princípios da navegação moderna. O viajante francês Francisco Pyrard de Laval, em obra resultante de suas viagens empreendidas entre os anos de 1601 e 1611 pelos

---

<sup>271</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1855, publicado em 1856, p. 6.

<sup>272</sup> Os trechos entre aspas são citações de Rodrigues a partir de sua livre tradução da obra de Rediker (2010).

oceanos Atlântico e Índico na Carreira das Índias, tece contundentes observações sobre o comportamento dos marinheiros de diferentes nacionalidades com os quais compartilhou os conveses de grandes naus.

No sugestivo capítulo “Avisos aos que querem empreender a viagem das Índias Orientais”, F. Pyrard de Laval se propõe a indicar alguns conhecimentos necessários àqueles que buscassem pela primeira vez cruzar este destino. Entre os saberes citados estavam a indicação da estação do ano mais propícia para zarpar, dos tipos de provimentos necessários, dos cuidados para evitar acidentes ou moléstias e, por fim, algumas considerações sobre as “desordens e pouca polícia” presentes nesta modalidade de navegação (LAVAL, 1858, p. 381). Neste sentido, referindo-se especificamente aos marujos franceses, seus conterrâneos, afirma nunca ter visto:

[...] marinheiros tão máos e viciosos como os nossos [...] não havia de ordinário outra cousa senão brigas e disputas entre elles; e nunca vi que dous homens mostrassem entre si benevolencia, amizade, nem respeito. Ninguém queria obedecer a quem governava. Afora isso, o que eu acho ainda peor era serem os maiores praguejadores e blasphemadores do nome de Deos que ver-se podia [...] a maior parte dos homens eram ébrios e comilões o mais possível, e teriam comido e bebido todos os mantimentos num só dia, se lho consentissem, sem lhes importar nada do futuro. [...] São também pela maior parte a gente menos devota que ha, não guardam a quaresma, nem os dias de jejum, e roubam o comer e o beber uns aos outros. E na verdade confesso francamente que antes queria tratar com a gente mais barbara do mundo, do que com elles; [...] não querem obedecer, não podem padecer qualquer privação de bocca, nem soffrer correcção. (LAVAL, 1858, p. 387) - [grafia original].

A dimensão da insubordinação à autoridade presente no comportamento dos embarcados chamou particularmente a atenção de Francisco Pyrard de Laval a ponto deste emitir na mesma obra outro comentário nada elogioso a estes indivíduos: “todos os homens do mar [...] são bárbaros, desumanos, incivis, não guardam respeito a pessoa alguma; em suma, são verdadeiros diabos em carne”. Nosso observador complementa afirmando que, frente à autoridade, estes homens do mar não tratariam “com respeito e honra a alguém senão sendo a isso obrigada” (LAVAL, 1858, p. 163 e 391).

É preciso ponderar que o período a que este autor se refere é consideravelmente distante do nosso, que suas observações são advindas de viagens significativamente mais longas como era a Carreira da Índia e realizadas em embarcações que acomodavam um número de tripulantes e passageiros significativamente mais amplo do que a média que analisamos para o porto de Rio Grande, bem como portando tripulações recrutadas em

contextos distintos<sup>273</sup>. Ainda assim, o relato de Laval torna-se importante por ser um raro e minucioso registro do cotidiano da vida embarcada, demonstrando ademais que a visão negativa sobre homens do mar possuía raízes mais antigas e não se restringia espacial nem temporalmente ao recorte adotado em nossa tese.

Outro olhar contemporâneo sobre os marinheiros, mais próximo do contexto que estamos estudando, foi deixado por John Luccock, comerciante inglês que viveu no Brasil entre 1808 e 1818 e produziu registros sobre suas impressões a respeito de diversos temas. Em suas descrições sobre sua experiência como viajante e homem de negócios, as considerações sobre a vida embarcada não poderiam ficar de fora uma vez que o transporte figurava como elemento fundamental para suas atividades econômicas. No ano de 1808, Luccock empreendeu viagem do Rio de Janeiro ao Rio da Prata com uma tripulação composta em sua maioria por portugueses que, segundo o inglês, foi a pior com a qual já viajara em toda sua vida. Segundo Luccock:

Menos teria eu dito a respeito deles e do resto da equipagem se os traços de caráter por eles demonstrados não fossem geralmente comuns aos marinheiros brasileiros, que são tímidos, insubordinados, desonestos e maliciosos [...]. (LUCCOCK, 1945, p. 96).

Luccock recorda ainda que antes de partirem da Corte um funcionário da burocracia imperial fora a bordo examinar os passaportes e lhes exprimiu:

[...] seu pesar [...] de que estivéssemos a viajar na companhia de um bando de vilões tão refinados e conhecidos e recomendado que estivéssemos constantemente de atalaia e que déssemos imediatamente parte ao Ministro da Polícia no caso de suceder algo de desagradável entre eles [...]. (LUCCOCK, 1945, p. 94).

O conhecimento de que grande parte da marinhagem no mundo atlântico era composta por africanos escravizados ou livres certamente incidia sobre as formulações depreciativas destes cronistas a respeito dos comportamentos dos marinheiros, uma vez que as culturas oriundas do continente africano eram vistas como inferiores e bárbaras aos olhos da cultura elitista e cristã euro americana, bem como a condição de cativo situava tais indivíduos nos lugares mais baixos da escala social.

---

<sup>273</sup> Francisco Pyrard de Laval (1858, p. 164 e 169) informa que muitas das embarcações por ele analisadas poderiam acomodar até 1200 homens, entre marinheiros, soldados, fidalgos, mercadores e outros passageiros.

Aproximações nesse sentido podem ser efetuadas mediante observação legada pelo vice-cônsul da França em Porto Alegre, Paul Baptiste d’Ornano, que ao analisar as vantagens que verificava nos fretes em navios estrangeiros para a cabotagem afirmou, no ano de 1863, que nas embarcações brasileiras a:

[...] equipagem [tripulação] é quase sempre imprestável, sendo geralmente composta de homens de cor, de negros, de escravos e reunidos por patrões ou oficiais incapazes e temerosos [...].<sup>274</sup>

J. Luccock manifestou uma opinião mais favorável aos marinheiros britânicos, comparativamente com os de procedência luso-brasileira, por considerar que os mesmos desempenhavam suas obrigações a bordo de maneira mais regular e constante e com menos tempo “para se espreguiçarem ao sol, ou divertirem-se enquanto vigiam a linha de pescar, o que se permite aos marinheiros doutras nações” (LUCCOCK, 1945, p. 16).

Apesar destas considerações do viajante inglês, mais favoráveis aos seus conterrâneos, não são escassos os registros que descrevem marinheiros ingleses em atitude “turbulenta”. Gilberto Freyre relata uma situação de insubordinação de marinheiros ingleses contra seu comando no porto da Bahia no ano de 1836 onde, segundo o autor, os marujos não teriam dado “os melhores exemplos de honestidade ou de disciplina” (FREYRE *apud* RODRIGUES, 2005, p. 194-5)<sup>275</sup>. O comportamento de marinheiros ingleses em terra representava igualmente um problema para a administração das colônias antilhanas em princípios do século XIX, como revelam os jornais jamaicanos que os definiam como desordeiros e as diversas leis que buscaram regulamentar severamente as condutas destes homens do mar (RODRIGUES, 2005, p. 195). No Rio de Janeiro de 1838, os mantenedores da ordem pública manifestaram suas preocupações com os cerca de 40 marinheiros de fala inglesa que vagavam embriagados pela zona portuária “trocando socos entre si e batendo em quem passava” (HOLLOWAY, 1997, p. 127).

A recorrência de relatos com este teor sobre indivíduos de nacionalidades diversas possibilita afirmar que, assim como outros aspectos do cotidiano de trabalho e da cultura marítima, a fama negativa dos homens do mar era igualmente uma realidade de dimensões

<sup>274</sup> Fonte: *Um barão na Província: apêndice do relatório geral 1863*. Por Paul Baptiste D’Ornano. Publicado em Porto Alegre pela EDIPUCRS, 1996, p. 111. Paul B. D’Ornano nasceu em Ajaccio, Córsega, em 24/12/1824. Entre 1855 e 1869 foi agente vice-cônsul da França em Porto Alegre. O documento onde constam as referidas observações de Paul Baptiste d’Ornano, datado de 30/09/1863, está identificado como um *Apêndice* que acompanhou seu Relatório Geral de 14/09/1860 (Fonte: *Um barão na Província: apêndice do relatório geral 1863*. Por Paul Baptiste D’Ornano. Publicado em Porto Alegre pela Edipucrs, 1996).

<sup>275</sup> A obra citada por Rodrigues é: FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influencia britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. São Paulo: J. Olympio, 1948.



atlânticas. Tais referências por vezes transcenderam os relatos dos contemporâneos e foram figurar nas obras de estudiosos da história do Brasil. José do Amaral Lapa, por exemplo, ao analisar a relação da Bahia com a Carreira das Índias, afirmou que os marinheiros que aportavam nestas terras brasileiras configuravam uma heterogênea:

[...] população de homens do mar, sem compromissos nem autoridade imediata que lhes pudesse tolher os desvarios, essa marujada representava invariavelmente um tormento. Contumazes desordeiros, quando não trânsfugas e homicidas, desejavam eles aproveitar ao máximo sua permanência em terra. [...] Essa gentalha derramava-se pela cidade, marcando sua presença pelas rixas, roubos e prática de comércio proibido, além das deserções e desautorações. (LAPA, 1968, p. 216).

Além da recorrente ênfase à indisciplina e à desordem, este conjunto de observações está perpassado por uma visão espasmódica das atitudes dos marinheiros, caracterizando-os como grupo que reagia avidamente à autoridade como hordas irracionais e sem motivações mais profundas, permitindo-nos um paralelo crítico com as reflexões propostas por E. P. Thompson (1998) ao analisar as formas coletivas do protesto. São abordagens caracterizadas pela ausência da tentativa de captar, pela ótica dos seus agentes, os significados de tais atitudes.

As categorizações negativas relativas ao universo náutico não se restringiam aos marinheiros, sendo estendidas às áreas portuárias, que por vivenciarem a presença de indivíduos anônimos e em trânsito eram temidas como foco de práticas indesejadas<sup>276</sup>. Em suas ruas e becos situavam-se tabernas, hospedarias, praças e fontes d'água que serviam de ponto de encontro entre escravos, marinheiros e outros componentes das “classes perigosas”. Ingestão exagerada de bebidas alcóolicas, prática e comercialização de pequenos roubos, planejamento de fugas escravas e deserções marujas, circulação de ideias e contatos atlânticos estavam entre as práticas verificadas nestes cenários, sendo consideradas nocivas e perigosas pelos responsáveis da ordem pública conforme buscamos discutir no capítulo anterior, quando problematizamos os significados destas vivências tanto para os marinheiros como para aqueles encarregados das práticas de controle social. Tratava-se, assim, de um grupo marcado por forte estigma, este entendido como “uma forma de classificação social pela qual um grupo

---

<sup>276</sup> Moreira (2009, p. 196). Exemplos de trabalhos que demonstram a construção de adjetivações negativas sobre a zona portuária são: Rômulo Costa Mattos (2004), em *A aldeia do mal*, onde demonstra como a zona portuária carioca de princípios do século XX – com seus moradores e trabalhadores – era representada de forma pejorativa por observadores e discursos dominantes da época, nos quais eram caracterizados como um mal social, antro de indivíduos e práticas perigosas e imorais, reduto de jogo, capoeiragem e trânsfugas da sociedade. E ainda a dissertação de Érika Arantes (2004), denominada *Porto Negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*, igualmente abordando a zona portuária do Rio de Janeiro no mesmo período.

– ou um indivíduo – identifica outro segundo certos atributos seletivamente reconhecidos pelo sujeito classificante como negativos ou desabonadores” (GOLDWASSER, 1979, p. 30)<sup>277</sup>.

Se os marinheiros emergem destas caracterizações como indivíduos portadores de uma inadaptabilidade quase que inata ao trabalho e à vida em sociedade, transgressores de valores e normas de conduta socialmente aceitas, uma aproximação com o debate sobre comportamento desviante, advindo do campo da sociologia, pode nos auxiliar a repensar tais adjetivações e atribuições valorativas negativas, preparando nosso olhar para as discussões que se seguirão neste capítulo.

Trata-se de uma discussão relacionada à análise de infrações de normas e regras sociais estabelecidas, e particularmente nos interessa destacar a perspectiva interacionista destes estudos para a qual Howard Becker é uma referência indiscutível. Tal viés parte da premissa básica de estabelecer um contraponto às abordagens tradicionais que explicam os supostos comportamentos desviantes como anormalidades decorrentes de patologias médicas ou sociais, abordagens muitas vezes originadas de orientações incapazes de se livrarem das amarras de preconceitos e intolerâncias (VELHO, 1979, p. 11). Segundo estes pressupostos tradicionais, o ato desviante ocorreria “porque alguma característica da pessoa que o comete torna necessário ou inevitável que ela o cometa” (BECKER, 2008, p. 17), e sendo assim o indivíduo taxado de desviante apresentaria características comportamentais “anormais” reveladoras de seu desequilíbrio social ou doença. Decorreria disso pensar o desvio frente às regras do grupo como consequência de personalidades patológicas ou desajustadas.

Tal noção de indivíduo desviante, por ser carregada de conotações problemáticas e pejorativas, exige um uso cuidadoso. Primeiramente porque a ideia de desvio “implica a existência de um comportamento ‘médio’ e ‘ideal’ que expressaria uma harmonia com as exigências do funcionamento do sistema social”, o que teria por consequência a possibilidade de delimitar e separar comportamentos normais daqueles desviantes, incorrendo no risco de parcializar os julgamentos e restringi-los a uma única perspectiva (VELHO, 2003, p. 17). Outra decorrência é situar a fonte do desvio dentro do indivíduo, consequentemente retirando a possibilidade de captar o componente social e contextual que define a norma e o desvio. Em contraponto a esta perspectiva, devemos considerar que as regras sociais são criação de grupos sociais específicos (BECKER, 2008, p. 28), e dessa forma os comportamentos supostamente desviantes passam a ser vistos como classificações social e ideologicamente situadas. As considerações de Howard Becker, em seu livro *Outsiders: estudos de sociologia*

---

<sup>277</sup> Tal conceito de estigma foi elaborado por Goldwasser como base a obra de E. Goffman (1988).

*do desvio*, são esclarecedoras neste sentido. O autor afirma que as perspectivas tradicionais parecem:

[...] ignorar o fato central acerca do desvio: ele é criado pela sociedade. Não digo isso no sentido em que é comumente compreendido, de que as causas do desvio estão localizadas na situação social do desviante ou em ‘fatores sociais’ que incitam sua ação. Quero dizer, isto sim, que *grupos sociais criam desvio ao fazer as regras cuja infração constitui desvio*, e ao aplicar essas regras a pessoas particulares e rotulá-las como outsiders. Desse ponto de vista, o desvio *não* é uma qualidade do ato que a pessoa comete, mas uma consequência da aplicação por outros de regras e sanções a um “infrator”. O desviante é alguém a quem esse rótulo foi aplicado com sucesso; o comportamento desviante é aquele que as pessoas rotulam como tal. (BECKER, 2008, p. 21-22)<sup>278</sup>

Assim, podemos considerar como pressuposto básico a não existência de desviantes em si mesmos, mas sim de relações entre grupos ou atores que qualificam e acusam outros como promotores de comportamentos que quebram com limites e valores de um determinado contexto sociocultural e passam, portanto, a serem rotulados de desviantes (VELHO, 1979, p. 23). O não questionamento deste rótulo implicaria, conseqüentemente, a aceitação acrítica dos valores do grupo que formula o julgamento (BECKER, 2008, p. 17)<sup>279</sup>.

Uma possibilidade de superação desta dimensão, analiticamente falando, é operacionalizar com um conceito de cultura menos rígido que permita perceber as distintas leituras possíveis a um universo social multifacetado, de forma a dar conta das apreciações particulares efetuadas por indivíduos e subgrupos sobre suas culturas. Neste sentido, Gilberto Velho reflete que:

Com um conceito de cultura menos rígido, pode-se verificar que não é que o ‘inadaptado’ veja o mundo ‘essencialmente sem significado’, mas sim que veja nele um significado diferente do que é captado pelos indivíduos ‘ajustados’. O indivíduo, então, não é, necessariamente, em termos psicológicos, um “deslocado” e a cultura não é tão “esmagadora” como possa parecer para certos estudiosos. Assim a leitura diferente de um código sociocultural não indica apenas a existência de ‘desvios’, mas, sobretudo, o caráter multifacetado, dinâmico e, muitas vezes, ambíguo da vida cultural. O

<sup>278</sup> O conceito de *outsider* é assim definido por Becker (2008, p. 15): “Todos os grupos sociais fazem regras e tentam, em certos momentos e em algumas circunstâncias, impô-las. Regras sociais definem situações e tipos de comportamento a elas apropriados, especificando algumas ações como ‘certas’ e proibindo outras como ‘erradas’. Quando uma regra é imposta, a pessoa que presumivelmente a infringiu pode ser vista como um tipo especial, alguém de quem não se espera viver de acordo com as regras estipuladas pelo grupo. Essa pessoa é encarada como um outsider.”

<sup>279</sup> Becker (2008, p. 26) sugere inclusive que talvez valesse a pena utilizar o termo “comportamento de violação de regra”, reservando o termo “desviante” para aqueles assim rotulados por algum outro segmento da sociedade.

pressuposto de um monolitismo de um meio sociocultural leva, inevitavelmente, ao conceito de inadaptado, de desviante, etc. [...] Os conceitos de ‘inadaptado’ ou de ‘desviante’ estão amarrados a uma visão estática e pouco complexa da vida sociocultural. Por isso mesmo devem ser usadas com cuidado. (VELHO, 1979, p. 21)

Se a desconsideração das múltiplas faces da cultura de uma sociedade pode induzir ao erro de simplificá-la, pela tomada da ideologia de apenas um dos grupos que a perfazem – geralmente o que tem mais poder –, a utilização de um conceito mais flexível de cultura permite ver o suposto desviante não como um indivíduo que está fora da cultura, mas sim como aquele que faz uma leitura divergente (VELHO, 1979, p. 27). De maneira que o “desvio” e a “inadaptação cultural” passam a ser vistas como meras leituras ou representações de um grupo ou indivíduos atribuídas por sobre os comportamentos de outros grupos ou indivíduos distintos dos seus.

Tais considerações oferecem um parâmetro para a discussão que se seguirá a respeito dos significados da transgressão e da insubordinação dos homens do mar, de forma que possamos captá-los como aspectos conformantes de uma cultura política maruja.

### 5.1- As múltiplas formas do protesto marujo:

Se aos olhos dos comandos navais mercante e militar e das instâncias administrativas e repressivas estatais determinadas atitudes marujas eram percebidas como insubordinação, transgressão ou atos de indivíduos turbulentos, um diálogo a partir das diferentes perspectivas envoltas pode ser profícuo por revelar as tensões que tais relações comportavam. Na sequência deste capítulo, discutiremos os significados destas práticas, buscando perceber sua dimensão política, de forma que possam ser apreendidas como algo mais complexo do que simples atos de desajuste social ou inadequação ao mundo do trabalho.

Uma forma de analisar esta dimensão nos é dada a partir dos casos de conflitos envolvendo a marujada e o oficialato naval de suas embarcações. Na quase ausência de outras formas de registro, a documentação resultante de momentos de conflitos e repressão constitui uma das portas de acesso possíveis à apreensão da temática, possibilitando perceber como marinheiros e comandantes organizavam e expressavam suas percepções e avaliações sobre o mundo social e do trabalho. Um passo fundamental no sentido de captar os significados do protesto marujo é analisar, para além dos discursos oficiais, as motivações que levavam os marinheiros a tais experiências. E de tal forma buscaremos demonstrar que uma série de

atitudes recorrentemente rotuladas como insubordinação e turbulência podiam guardar relação profunda com as leituras divergentes que os marujos teciam frente às relações de poder e de trabalho embarcadas.

Passamos a analisar as deserções, as fugas atlânticas e os conflitos internos às hierarquias navais mercante e militar como forma de problematizar a questão e de sondar suas motivações. Tal reflexão se articulará com a última parte deste capítulo, onde discutiremos a dimensão política do protesto marujo, de maneira que possamos questionar os significados destas leituras divergentes.

### 5.1.1 – As deserções marujas:

Na noite de 10/06/1855, Bernardo Gomes da Silva (natural do Ceará, 22 anos, não sabia ler nem escrever) foi preso em uma venda na Rua da Praia, em frente ao Mercado Público de Rio Grande, sob a acusação de ter ferido duas praças do Batalhão de Infantaria<sup>280</sup>. Bernardo foi questionado sobre o porquê de ter tentado fugir durante a abordagem policial, já que alegava inocência, ao que respondeu que “se me escondi nessa ocasião era porque tinha receio por ser desertor da Barca de Guerra de nome *Amélia*<sup>281</sup>, onde sou segundo marinheiro”. Sua história é uma entre tantas referentes a uma prática frequente na navegação brasileira e que se constituía na deserção de seus tripulantes.

Neste tópico, analisaremos a deserção de marujos tanto na marinha de guerra quanto na mercante, buscando captar suas motivações e significados para os agentes que as promoviam. Como recurso para esta análise, cabe transpor a sua mera apreensão numérica, buscando os seus sentidos mais profundos mediante a problematização de suas motivações e objetivos, sondando o que marinheiros buscavam para suas vidas após o ato da deserção. A ausência de relatos diretos por parte dos marinheiros sobre essa dimensão de suas vivências é um obstáculo não de todo intransponível. Buscaremos algumas respostas a esse problema em documentos de autoridades da marinha brasileiras, bem como em indícios presentes nos processos criminais envolvendo depoimento de desertores.

---

<sup>280</sup> APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-420, Auto 63.

<sup>281</sup> Possivelmente se trata da barca a vapor *Amélia*, que em “1856 fazia parte do serviço de correio entre Porto Alegre e Rio Grande”. Este foi o “segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem a Dona *Amélia* de Leuchtenberg, segunda Imperatriz do Brasil. Foi armada em 29 de setembro de 1840. Foi seu primeiro comandante Capitão-Tenente João Nepomuceno Meneses”. Fonte: <http://www.naviosbrasileiros.com.br/ngb/A/A058/A058.htm>

Segundo um dicionário marítimo brasileiro de 1877, a deserção era definida como a ausência do serviço sem licença e com intenção de não voltar a ele<sup>282</sup>. Uma de suas principais motivações na Marinha de Guerra guardava relação direta com a dependência frente ao recrutamento compulsório para a composição de suas guarnições. Este sistema jogava para os conveses indivíduos arregimentados contra suas vontades, desenraizando-os de suas comunidades de origem e a revelia de seus projetos pessoais de vida. Além do mais, tinha o agravante de atuar muitas vezes sobre grupos “sem vocação para a vida do mar”, como reconhecido pelas próprias autoridades estatais envolvidas no processo. Ou seja, indivíduos que nunca haviam posto os pés em uma embarcação e viam com repulsa este destino que lhes fora imposto.

Dados apresentados pela Seção de Guerra e Marinha sobre o recurso à deserção entre os anos de 1836 e 1865 por parte dos marinheiros da Armada nos ajudam a visualizar a dimensão da recusa ao trabalho na Armada:

**Tabela 25 - Alistamento/deserções - Corpo de Imperiais Marinheiros**

	1836 – 1854	1855 – 1865	Total
Alistaram-se	2913	3814	6727 – 100%
Desertaram	1668	1706	3374 – 50,15%
Apresentados/Capturados	717	896	1613 – 23,97%
Perda efetiva	951	810	1761 – 26,16%

Fonte: *Consulta da seção de Guerra e Marinha*, p. 53. Citado por Arias Neto (2001, p. 102)<sup>283</sup>

Destes dados, destaca-se que cerca de 50% dos alistados ao longo de todo o período desertaram (57,26% no primeiro período e 44,72% no segundo). Lembremos que o recrutamento era responsável por mais de 60% da composição dos quadros marujos da Marinha de Guerra imperial brasileira no período analisado. Esta situação, aliada às más condições de trabalho, jogava papel decisivo nos altos índices de deserção verificados nesta força militar, constituindo um fator fundamental na resposta ao por que de uma quantidade tão alta de trabalhadores que aberta e sistematicamente recorreram à deserção como forma de

<sup>282</sup> Fonte: *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artístico, 1877, p. 67. Já os *Artigos de Guerra* definiam, em seu art. 53, que todo “soldado, grumete e marinheiro que sair do navio sem licença, e for encontrado sem ela duas léguas de distância do porto onde estiver o seu próprio navio, será reputado como desertor, e por isso incurso nas penas de deserção”. Para fins de esclarecimento, cabe informar que estamos tratando como *deserção* os casos de abandono do posto de trabalho embarcado envolvendo marinheiros livres tanto da Armada quanto da marinha mercante, enquanto os que envolviam marinheiros-escravos da mercante trataremos como *fugas*, ainda que em muitos casos guardassem semelhança no que se refere as motivações.

<sup>283</sup> A última coluna, com os dados totais, foi inserida por nós.

recusa do serviço militar e negação de um modo de vida para o qual haviam sido empurrados compulsoriamente. Muitos deles optavam por esta prática motivados pela retomada de vínculos com suas localidades de origem, de forma a reconstituir laços sociais e familiares, ou mesmo buscavam se vincular a algum trabalho no meio urbano ou rural onde se sentisse situado.

Porém, atribuir as deserções unicamente ao recrutamento compulsório ou à falta de vocação para a vida no mar seria reduzir a questão, deixando de captar todo um leque de outros aspectos que estavam em jogo. Isso porque esta situação não explica plenamente, por exemplo, aqueles casos de marinheiros que desertam e, ao invés de abandonar o universo das águas, buscavam novamente compor a tripulação de outra embarcação, permanecendo assim vinculados ao mundo náutico. Neste caso, as deserções constituíam a recusa a *determinadas* configurações indesejadas de trabalho no universo embarcado, e não uma ruptura. Sendo assim, questionar o destino que os desertores tomavam após abandonar uma embarcação pode ser revelador das motivações e objetivos destes indivíduos.

O *Relatório do Ministério da Marinha* referente ao ano de 1855<sup>284</sup>, ainda que opere pela perspectiva dos interesses estatais, fornece interessante diagnóstico sobre este aspecto. Ao abordar as causas do desfalque nas guarnições da Armada, tal documento informava que as deserções estavam aumentando e tomando proporções “cada vez mais assustadoras”, e na busca de uma explicação recorre às palavras do experiente Chefe de Divisão e do Quartel General sobre essa “tão desagradável” situação:

*A deserção é um vício que herdamos da Marinha portuguesa, e que entre nós tem se desenvolvido; nada a justifica; tem o brasileiro por dever servir ao seu país, no mar ou em terra; a paga, ainda que não das mais fortes, é contudo sofrível e em tempo; a ração é regular, e, com pequeno melhoramento tornar-se-á muito boa; os castigos não são bárbaros, salvo algum excesso que a autoridade reprime, e jamais tolera; peca-se antes, pelo lado das contemplações e condescendências; as licenças são facultadas, conforme é possível; o trabalho não é superior à força dos que o desempenham; a explicação, portanto, mais plausível que posso dar ao desenvolvimento deste vício, é, além da propensão natural no marinheiro a desertar, a falta de vocação para a vida no mar, e o medo dos trabalhos e privações, que lhe são inerentes. Além disto, a navegação do norte da Europa, alguma do Mediterrâneo e a americana da Califórnia, tem [...] com seus salários elevados, com a licença, que concede às suas guarnições e com a perspectiva de futuras riquezas, seduzido alguns de nossos marinheiros [...]. – [grifos nossos]*

<sup>284</sup> *Relatório do Ministério da Marinha de 1855*, publicado em 1856, p. 6-7.

Ainda que a autoridade da Marinha tente atribuir os altos índices de deserção à propensão natural no marinheiro a desertar, à falta de vocação para a vida no mar e ao medo dos trabalhos e privações inerentes ao trabalho marítimo, o seu próprio relato fornece elementos que remetem a outras dimensões e possibilitam avançar na análise. Primeiramente, informa que a deserção era uma herança da Marinha portuguesa e, de fato, se observarmos o *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada*, criado em 1796 e que juntamente com os *Artigos de Guerra* constituíam o sistema disciplinar e penal militar regulador do serviço e disciplina a bordo das embarcações de guerra portuguesas, constataremos referência neste sentido:

LXX - Tendo até agora grassado o mais extraordinário espírito de deserção nas equipagens das esquadras e navios de Sua Majestade, faz-se indispensável que os modos para os evitar se aumentem por meio da mais rígida e severa disciplina a bordo dos sobreditos navios, donde jamais poderão desertar se os oficiais dos quartos fizerem exatamente suas obrigações. [grifos nossos]<sup>285</sup>

Este trecho revela que as deserções já se constituíam como um problema crônico para a Armada Real portuguesa no século XVIII, perpetuando-se ao longo do século XIX brasileiro. E a permanência de tal Regimento ao longo deste período é sugestiva de que as deserções estavam diretamente relacionadas com a “violência sistêmica” presente no recrutamento e no cotidiano de trabalho dos marinheiros da Armada brasileira. Se recuarmos ainda mais no tempo, perceberemos que as deserções já apareciam como uma prática frequente desde o período inicial da navegação comercial portuguesa (transição do período medieval à modernidade), caracterizando-se como uma das formas da resistência popular frente ao recrutamentos. O distanciamento da família e do modo de vida anterior, bem como as deploráveis condições de vida que enfrentariam em termos de alojamento, higiene e dureza do trabalho constituíam os fatores que impulsionavam os recrutados a desertarem (BARROS, 1990). Essas raízes remotas da deserção e a sua ferrenha permanência na marinha brasileira possibilitam pensar a recusa do trabalho militar embarcado enquanto uma tradição cultural marítima atlântica.

Mas o *Relatório do Ministério da Marinha* de 1855 informa também sobre uma das possibilidades de destino tomadas pelos desertores, revelando tanto as motivações como os

---

<sup>285</sup> *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real que por ordem de Sua Majestade deve servir de regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora*. Lisboa: Oficina de Antônio Rodrigues Galhardo, 1796, p. 88. Por este Regimento os oficiais de serviço nas embarcações da Armada ficavam autorizados a passarem em revista, a qualquer hora mas principalmente a noite, afim de verificar a ocorrência de alguma deserção (Artigo LXXII).



objetivos que impulsionavam estes marujos. Trata-se da referência à atração exercida pela marinha mercante nacional e internacional, nas quais, segundo este documento, os marinheiros podiam gozar de salários mais elevados e maior liberdade, constituindo-se assim em fator de estímulo à deserção de marujos livres da Armada brasileira. O Ministro lamentava ocorrer no Brasil o inverso do que se daria em outras nações, visto que “a nossa Marinha de Guerra não tira da Mercante o número de indivíduos de que precisa anualmente, é esta que supre-se dos homens, que saem daquela, e os convida à deserção”<sup>286</sup>.

A vinculação com o espaço atlântico funcionava, assim, como um potencializador das possibilidades de reinserção no mundo do trabalho náutico em condições mais favoráveis. O próprio Ministro da Marinha brasileira apontou que o problema das deserções possuía recorrências atlânticas, informando que outras nações igualmente lutavam contra “dificuldades quase iguais para a aquisição de marinheiros”. Como forma de embasar sua afirmação, tal autoridade recorreu a uma fala do Secretário da Marinha dos EUA apresentada ao seu Congresso nesta mesma época, o qual teria dito que:

Com uma população de cerca de 30 milhões de homens empreendedores e aventureiros, a dificuldade de obter marinheiros para os nossos vasos de guerra, e particularmente os filhos do nosso país, não só atrai a atenção do público, mas também embaraça os esforços da Repartição, para completar o número mínimo da força naval decretada por Lei. Centenas de navios mercantes saem quase diariamente de nossos portos a afrontar os perigos do mar, enquanto os nossos vasos de guerra ficam esperando que os agentes do recrutamento possam com grandes esforços completar a tripulação necessária, mediante uma pequena quantia e a *convivência do dono de uma taverna de marinheiros!*<sup>287</sup>

As causas principais desta repugnância frente a marinha de guerra norte-americana, segundo sua autoridade, seriam os maiores vencimentos e o melhor tratamento oferecido pela marinha mercante aos seus marinheiros, situação semelhante ao apontado para o caso brasileiro. Devemos considerar ainda que a preferência dos trabalhadores do mar pela marinha mercante decorria também da repulsa ocasionada pelo mais severo sistema punitivo e disciplinar na Armada. Observações neste sentido podem ser encontradas em documentos administrativos estatais diversos, como os referentes ao recrutamento. Em 1859, por exemplo, o Capitão do Porto do Rio Grande do Sul confidenciava ao Presidente desta Província que o problema do engajamento de marinhagem para a Armada decorria da preferência maruja pela marinha mercante por esta oferecer maiores vantagens bem como para fugir da disciplina

---

<sup>286</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1855 (publicado 1856), p. 6.

<sup>287</sup> Fonte: Secretário da Marinha dos EUA *apud* Relatório do Ministério da Marinha, ano de 1855, p. 6.

militar<sup>288</sup>. O rigor das formas de domínio e punição militar constituía-se, assim, em outro fator de aversão que incidia nas leituras políticas dos marinheiros sobre permanecer ou não vinculados ao mundo do trabalho embarcado.

Devemos ainda levar em conta, na análise das motivações para a deserção, as restrições que a hierarquia militar buscava impor quanto ao livre exercício de práticas comuns (e desejadas) no cotidiano marujo. Livre ingestão de bebidas, socialização com outros grupos de marinheiros ou subalternos das cidades, a demora no retorno da terra para o convés, etc. eram práticas que, como visto no capítulo anterior, faziam parte da busca de construção de espaços de autonomia desses indivíduos, mas que contrariavam o padrão de conduta esperado pelos comandos navais, e neste sentido constituíam-se em motivações tanto para punições como deserção.

Frente a dificuldade de obtenção de marinheiros e a grande proporção adquirida pela deserção, o Estado imperial brasileiro colocou em prática uma série de medidas visando o controle e manutenção desses indivíduos, e a principal delas consistia na punição física do desertor. A princípio os desertores da Armada deveriam ser punidos conforme os art. 51 e 52 dos *Artigos de Guerra*<sup>289</sup>. Isso, porém, exigiria o afastamento do marinheiro do navio de maneira a poder ser julgado pelo Conselho de Guerra e, dessa forma, a perda temporária de um trabalhador até que outro substituto fosse remetido. De maneira que foram tomadas medidas visando, em casos de primeira e segunda deserção, punir o infrator na própria embarcação, com base no Artigo 80, o qual conforme já discutido colocava ao arbítrio do comandante a imposição de castigos sumários como a chibata, a golilha e a prisão no porão<sup>290</sup>.

---

<sup>288</sup> AHRs, Fundo Marinha, Maço 33. Correspondência remetia por Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo Maniz da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do RS) em 17/01/1859.

<sup>289</sup> *Artigos de Guerra*: “Art. 51. Os marinheiros, grumetes incursos no crime de deserção serão punidos com cinco anos de galés em tempo de guerra, e em tempo de paz servirão a bordo dos navios de Sua Alteza Real pelo tempo de um ano, vencendo somente a ração a bordo, e o fato que se costuma dar nas galés para se vestirem; e sendo os desertores soldados, incorrerão na pena imposta pelo Regulamento Militar”. E: “Art. 52. Se qualquer marinheiro, ou soldado, exceder a licença 24 horas, perderá a ração de vinho por três dias, e levará 25 pancadas de chibata, se for da marinagem; e sendo soldado a mesma perda de ração de vinho, e 25 pancadas de espada; sendo o excesso da licença por 48 horas, terá a mesma pena, ficando privado de tornar à terra por um mês; e se o excesso for maior, será reputado como desertor; mas se ele mesmo se apresentar, lhe será minorada a pena, em atenção a buscar voluntariamente o Real Serviço.”

<sup>290</sup> A esse respeito, ver Nascimento (2001, p. 48-49). Ver também as seguintes medidas: o ato do Ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres, de 03/08/1833, que informava que em “virtude do disposto em aviso da secretaria de estado dos negócios da Marinha, com data de 1º do corrente, previno aos Srs. Comandantes dos Navios da Armada, para sua inteligência e governo, de que os crimes de deserção simples, cometidos pela marinagem, deverão ser, castigados, na forma do Art. 80 dos de Guerra” (ARIAS NETO, 2001, p. 67). Já o Decreto n. 304, de 02/07/1843, estipulava em seu artigo 77 que as “praças do Corpo de Imperiaes Marinheiros ficão sujeitas ás disposições do Regimento Provisional e Artigos de Guerra da Armada, sendo porém entendido que, no caso de primeira e segunda deserção simples, lhes serão applicadas as penas impostas no art. 80 dos de Guerra”. O *Relatório do Ministério da Marinha* de 1862 (publicado em 1863, p. 6), por sua vez, estipulava que

Medidas tomadas pela administração imperial brasileira para atrair e manter os trabalhadores no serviço da Armada, tais como aumento do soldo da marinhagem e extensão a estes de vantagens antes restritas ao Batalhão Naval e ao Corpo de Imperiais Marinheiros (reforma militar em caso de se impossibilitarem por doença ou em combate) não estavam igualmente sendo eficientes, e na interpretação do Ministro da Marinha no ano de 1855 devia-se ao fato do marinheiro ser:

[...] como que um ente à parte; o futuro é o que menos o preocupa; para ele o gozo do presente é tudo; e pois preferirá sempre uma vantagem imediata à qualquer esperança remota; o jugo da disciplina contraria todos os hábitos de liberdade e dissipação. Daí nasce também aversão que aparece para o serviço da Marinha Militar.<sup>291</sup>

Esta adjetivação negativa reflete as preocupações do estado imperial e da sua Marinha de Guerra com a constituição de seus corpos navais, mas sua perspectiva etnocêntrica não permite captar os sentidos das deserções para os marujos. A recorrente referência à manifesta preferência destes indivíduos pelo trabalho na marinha mercante tem de ser vista como um indicativo de sua agência no estabelecimento de projetos de vida mediante inserção mais satisfatória no mundo do trabalho embarcado. No conjunto, as reflexões acima esboçadas informam sobre alguns valores operacionalizados pelos marujos em suas leituras quanto ao mundo do trabalho, valores estes relativos à remuneração, alimentação digna, intensidade do trabalho, limites quanto ao aceitável em termo de sistema disciplinar e punitivo, bem como no que se refere à defesa de níveis mínimos de autonomia no uso do tempo.

\* \* \*

Embora a marinha mercante fosse o destino de muitos desertores da Armada, nela igualmente a deserção aparecia como recurso de afastamento de situações indesejadas de trabalho para os marujos. Ainda que inexistam dados estatísticos sobre sua dimensão, a documentação policial e judiciária sugere que elas eram frequentes e, no caso da marinha mercante, se constituía na ruptura unilateral, por parte do marinheiro, de um contrato de trabalho firmado junto ao capitão ou ao dono da embarcação mediante o abandono do trabalho a bordo.

---

“houve por bem, por decreto de 17 de janeiro último [1863] perdoar os crimes de primeira e segunda deserção, cometidos por aqueles, que se apresentarem voluntariamente dentro do prazo de 3 meses”.

<sup>291</sup> *Relatório do Ministério da Marinha*, ano de 1855, publicado em 1856, p. 6.

Tais contratos deveriam ser sempre estabelecidos antes do início da viagem, estipulando o seu trajeto ou tempo de duração, o valor e forma de pagamento da soldada. Segundo o *Código Comercial do Império do Brasil*, após firmar um contrato um tripulante apenas poderia rompê-lo antes de iniciada a viagem e em virtude de situações específicas tais como: a alteração do destino ajustado; se após o ajuste o Império se envolvesse em guerra marítima; em caso de notícias certas de peste no lugar do destino; se assoldados para ir em comboio e isto não se efetivasse; ou em caso de morte ou mudança do capitão. Caso o marinheiro abandonasse a viagem antes dela iniciar ou se ausentasse antes de acabada, poderia ser compelido ao cumprimento do contrato firmado mediante prisão, a reposição do que porventura já lhe tivesse sido pago adiantado, bem como a servir por um mês sem recebimento de soldada<sup>292</sup>. Iniciada a viagem, apenas seria permitida a rescisão de contrato àqueles indivíduos vítimas de crueldade e maus-tratos por parte do capitão, ou a quem este tenha faltado com o devido sustento<sup>293</sup>. Ainda que essas regulamentações teoricamente protegessem os marujos, sua aplicação era de difícil efetivação pois a linha que separava o castigo correcional de sua aplicação excessiva era de imprecisa definição.

O caso seguinte possibilita desvelar algumas das motivações que impulsionavam as deserções na marinha mercante, permitindo situá-las para além de uma suposta inadaptabilidade de seus promotores à vida embarcada. Nos referimos ao ocorrido no brigue-barca mercante *Navarino*, de nacionalidade norte-americana e que aportou em 1842 em São José do Norte/RS, na porção norte do canal da Barra de Rio Grande. Pelas oito horas da noite, enquanto o restante dos tripulantes estava jantando, os marinheiros portugueses Manoel Gonçalves Pinto e Manoel Francisco Louro colocaram um bote na água tentando chegar à terra, em um suposto caso de deserção. O motivo: haviam embarcado como tripulantes do *Navarino* na cidade do Porto com a promessa de fazer viagem redonda, ou seja, retornando ao porto de partida, ou em caso do não retornar da embarcação o capitão comprometia a enviá-los de volta em outra qualquer. Ao longo da viagem, porém, o capitão norte-americano muda

---

<sup>292</sup> Fontes: *Código Comercial do Império do Brasil*, Art. 546 e 556. Para uma apreciação da questão da deserção na marinha mercante norte-americana, ver *The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*. Organizado por Joseph Blunt e publicado em Nova Iorque por E & W. Blunt, 1837.

<sup>293</sup> Segundo Blunt, ao falar a partir da realidade norte-americana: “Um marinheiro tem direito aos salários para toda a viagem, se compelido a abandonar o navio por crueldade, maus-tratos, ou para segurança pessoal, ou de qualquer descarga ilegal durante a viagem” [tradução nossa] (Fonte: *The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*. Organizado por Joseph Blunt e publicado em Nova Iorque por E & W. Blunt, 1837, p. 47). E conforme o *Código Comercial do Império do Brasil*, em seu artigo 557: “Nenhum indivíduo da tripulação pode intentar litígio contra o navio ou capitão, antes de terminada a viagem; todavia, achando-se o navio em bom porto, os indivíduos maltratados, ou a quem o capitão houver faltado com o devido sustento, poderão demandar a rescisão do contrato”.

os planos e resolve rumar para os EUA levando junto os marinheiros portugueses, ao revés do interesse dos trabalhadores, o que explica tal ato de “insubordinação” e o abandono do bordo com vistas a acionar o cônsul de seu país para reivindicar o cumprimento do contrato<sup>294</sup>.

O campo das possibilidades posto aos desertores das marinhas para a reconstrução de suas vidas ao que parece era potencialmente mais amplo do que o disponível aos vinculados ao Exército, por exemplo, ou a outros indivíduos que porventura buscassem afastamento não consentido de relações de trabalho a que estivessem vinculados. Isto porque a constante circulação espacial propiciada pela navegação aproximava-os de localidades diversas aonde, talvez com auxílio de redes sociais ali constituídas, poderiam tanto embarcar em outro navio quanto vincularem-se a alguma atividade urbana, à pesca, adentrarem ao sertão ou quem sabe mesmo almejar retorno às suas localidades de origem, como forma de reconfigurarem suas existências sob novas e mais autônomas condições.

Ao problematizar os destinos tomados pelos marinheiros após desertarem, de forma a captar as suas motivações e objetivos, buscamos evidenciar a deserção não apenas como ato de ruptura com o trabalho embarcado, mas também como atitude de defesa de valores laborais essenciais dos quais não abriam mão. De forma que ela pode ser vista como um ato de contestação embasado em uma leitura do mundo do trabalho, conseqüentemente comportando uma dimensão política que incidia fortemente no dia a dia do mundo embarcado.

### 5.1.2 - As fugas embarcadas e o abrigo da farda:

No dia 19/04/1846 os marinheiros José e Manoel chegaram ao porto da cidade de Recife a bordo do brigue *Mentor*. Ambos eram escravos e tripulantes de embarcação oriunda do Rio Grande do Sul. No dia seguinte desapareceram sob a bruma da noite e cinco meses depois ainda não haviam sido capturados. Segundo a imprensa da cidade, o sucesso da fuga devia-se ao fato do escravo José conhecer muito bem Pernambuco por ter vivido lá antes de ser vendido para a província sulina (SILVA, 2001, p. 191).

Este breve relato nos convida a discutir a constituição de rotas de fuga embarcadas para os cativos como uma das dimensões das experiências contestatórias atlânticas. O espaço social do navio era palco freqüente do trânsito de escravizados que se utilizavam de seus

---

<sup>294</sup> APERS, Processo Crime, Rio Grande, 1ª. V. Cível e Crime, Caixa 005-0791, Auto 17.

trajetos para construir alternativas às suas vidas, seja se fazendo passar por marinheiros livres ou apenas as utilizando para reconstruírem suas vidas em outras paragens.

A fuga, sem dúvida, foi expediente que fez parte dos projetos de muitos indivíduos escravizados, sendo um acontecimento corriqueiro do dia-a-dia de áreas escravistas. Nunca saberemos a dimensão numérica dos que obtiveram êxito em suas escapadas, ganhando o mato, formando quilombos ou fugindo para viver em outras povoações e cidades como homens livres, mas o fato é que elas constituíam uma preocupação constante das estratégias de poder e controle das autoridades estatais e dos seus proprietários<sup>295</sup>.

As cidades banhadas pelas águas apresentavam uma possibilidade extra de fuga aos cativos insatisfeitos com sua condição, e estudos sobre diversas localidades atlânticas vêm demonstrando que uma soma significativa delas ocorria de forma embarcada através de rios, lagoas ou do oceano<sup>296</sup>. A circulação característica da atividade embarcada podia rapidamente conduzir um fugitivo para locais distantes, mediante o recurso do espaço náutico no qual a vigilância e a possibilidade de apreensão eram menores do que em terra. Em Rio Grande particularmente, por tratar-se de uma planície litorânea despida de relevo montanhoso ou de densas matas que pudessem oferecer abrigo seguro às pretensões mais prolongadas de existência quilombola, a fuga embarcada tornava-se ainda mais atraente. Sua vinculação a rotas diversas de navegação que incluíam a região platina, países da Europa, os EUA e portos diversos do Brasil e da província inseria a localidade nos circuitos atlânticos de fugas e contestação marítima.

Neste tópico abordaremos esta dimensão da experiência escrava, analisando as modalidades de fugas que ocorriam de forma embarcada para localidades distantes, as fugas de escravos-marinheiros para terra mediante abandono de suas tripulações, e as fugas de escravos para as marinhas de guerra e mercante, onde buscavam se passar por livres mediante engajamento como marinheiros.

A atividade de marinheiro ocupava um nicho particular entre os escravos fugitivos (GOMES, 2006, p. 45), e a inserção de Rio Grande neste cenário atlântico pode ser constatada mediante análise de documentação não apenas referente a esta localidade, mas também a outras cidades com as quais se relacionava via navegação<sup>297</sup>. A dependência da mão de obra cativa para a constituição das tripulações mercantes tornava a fuga de marinheiros-escravos

---

<sup>295</sup> A bibliografia sobre fugas escravas nos dias de hoje é ampla e em constante ampliação. Para uma listagem de obras sobre o tema na historiografia brasileira, ver Gomes (2003, p. 44-45), em suas notas 3 a 5.

<sup>296</sup> Ver por exemplo Gomes (2006); Rebelatto (2006); Sacramento (2008).

<sup>297</sup> A inserção do Rio Grande do Sul no cenário das fugas atlânticas de escravos foi constatada documentalmente, por exemplo, em trabalho sobre outras cidades atlânticas como os de Gomes (2006, p. 45), Rebelatto (2006) e o já citado de Silva (2001).

potencialmente presente. O dia a dia laboral desses trabalhadores apresentava ainda a peculiaridade de ser exercido, na maior parte dos casos, distante da presença de seu senhor. Em alguns casos verificamos capitães de embarcações que possuía algum escravo-marinheiro de sua propriedade empregado na tripulação sob seu comando, e que assim podiam exercer sua autoridade senhorial de forma presencial e direta. Porém, o mais comum era que tais trabalhadores fossem alugados de forma a compor tripulações juntamente com cativos de outros senhores e homens livres. Dessa forma, o distanciamento frente ao exercício do poder senhorial constituía um aspecto que se agregava ao incentivo à fuga escrava entre marítimos, juntamente a fatores já citados como as duras condições de vida a bordo, o excessivo rigor das relações de poder, disciplina e punição, os riscos da atividade, etc.

A pesquisa de Rita Gattiboni (1993) permite nos aproximarmos de um perfil dos escravos que fugiram em Rio Grande. Em sua dissertação de mestrado, a autora analisou 74 casos de fugas de escravos desta localidade anunciadas nos jornais *Diário de Rio Grande* e *Echo do Sul* no ano de 1859 e no período de 1861 a 1867. Constatou se tratarem todas de fugas individuais, das quais cerca de 77% diziam respeito a cativos homens. Se restringirmos este universo masculino apenas aos indivíduos que tiveram profissão identificada, teremos que cerca de 21,05% deles eram marinheiros que abandonaram as embarcações onde trabalhavam<sup>298</sup>. As fugas de mulheres escravizadas representavam 22,97% do total de anúncios, nenhuma tendo como local identificado uma embarcação, decorrência natural da ausência de mulheres em ofícios embarcados. Abaixo apresentamos dois exemplos destes anúncios:

Jornal *Echo do Sul*, 17/09/1863.

ATENÇÃO: Fugiu de bordo do iate Generoso Punilha, um escravo marinheiro, por nome José, nação com trinta e tantos de idade, sem barba e estatura baixa, levou calça de algodão azul, camisola de lã, camisa de riscadinho, boné negro mina, quem o aprender e levar a bordo do mesmo iate [...]. (*apud* GATTIBONNI, 1993, p. 79)

Jornal *Diário de Rio Grande*, 17/03/1865.

Fugiu no dia 16 do corrente de bordo do Palhabote Alberto, o escravo cozinheiro, de nome Vidal, nação Angola ou Benguela, estatura regular levou camisa e calça azul escuro, tem a cabeça raspada por ter estado na cadeia há dias, quem o apreender e levar à [rua] da Boa Vista, armazém dos Srs. Paiva e Viana, será gratificado. (*apud* GATTIBONNI, 1993, p. 81)

---

<sup>298</sup> Em 66,6% dos casos analisados por Gattiboni não havia identificação da profissão.

Em 86,48% dos casos não se sabia o destino para onde haviam fugido, o que não causa espanto se considerarmos se tratar de anúncios de fuga e não de registros repressivos de captura. Para além de quilombos remotos em meio à mata, esses trabalhadores buscavam em grande medida refúgio em embarcações, de onde almejavam reconstruir suas vidas como trabalhadores livres. Ademais, o espaço urbano tem sido percebido como potencializador das fugas escravas em diversas pesquisas sobre a temática. Eduardo Silva (1989) contrapôs a tipologia das “fugas para fora” – para lugares de difícil acesso como as matas – às “fugas para dentro” – aquelas direcionadas para as cidades, para o interior da própria sociedade escravista. As possibilidades de sobrevivência neste último caso, ainda que colocasse os fugitivos mais próximos das estruturas de repressão, certamente eram menos penosas do que os aquilombamentos, já que podiam contar com o auxílio de redes sociais de apoio e solidariedade, mediante acolhimento em algum zungu ou morada de conhecidos, bem como pelo acesso a um leque mais amplo de possibilidades de ganhos econômicos que provessem sua sobrevivência. Os anúncios de fugas novamente fornecem informações sobre as estratégias possíveis de serem acionadas por estes indivíduos em suas fugas para o espaço urbano:

*Jornal Echo do Sul*, 01/09/1866.

Fugiu, 29 de agosto, um preto de nome Guilherme, de nação, oficial de pedreiro, bonita figura, ato e reforçado, parece crioulo, trabalhou como pedreiro nas trincheiras desta cidade e com alguns mestres; desconfia-se que se acha acoutado nesta cidade em casa de algum preto forro; protesta-se com todo o vigor da lei para quem o acoutar e gratifica-se generosamente a quem o agarrar e entregar na padaria da rua Zallony esquina da rua Uruguaiana ou o meter na cadeia. (*apud* GATTIBONNI, 1993, p. 77)

Tais fugas frequentemente eram dirigidas para locais onde não havia escravidão ou onde ela fosse parte do passado. No caso do Rio Grande do Sul, um destino recorrentemente buscado foi a transposição da fronteira com a Argentina e o Estado Oriental (Uruguai). Particularmente neste último, a abolição da escravidão foi efetuada na década de 1840, tornando a fronteira uma rota constantemente trilhada por escravos em busca da liberdade<sup>299</sup>. O apelo da liberdade no além-fronteira certamente era conhecido não só pelos marinheiros, mas por muitos escravos de diversas regiões da província, como demonstram as recorrentes

---

<sup>299</sup> De 1839 a 1851 o Uruguai encontrava-se dividido politicamente por ocasião da Guerra Grande. Havia o Governo de La Defensa em Montevideu, sob controle colorado de Fructuoso Rivera que promoveu a abolição em 1842 para recrutar negros para o exército. E em 1846 o Governo do Cerrito, sob controle blanco de Manuel Oribe, também faz o mesmo. Sobre a presença significativa de proprietários luso-brasileiros em terras uruguais desde o período colonial, ver Prado e Souza (2004).



fugas para este espaço analisadas Silmei Petiz (2006). A existência de hidrovias ligando o Rio Grande do Sul com o Estado Oriental, fortemente inseridas nos circuitos mercantis que articulavam as praças de Rio Grande e Pelotas com a fronteira Jaguarão, tornava esta rota facilmente acessível aos escravos-marinheiros que diariamente por ela circulavam.

Em 1848 foi elaborada pela Subdelegacia uma listagem dos escravos pertencentes a moradores de Rio Grande que estavam fugidos para o Estado Oriental<sup>300</sup>. Do total de 30 escravos fugidos, 17 pertenciam ao comerciante e charqueador João Antônio Lopes, dentre estes os cinco marinheiros abaixo relacionados:

- *Joaquim* (preto, cabinda, 45anos), fugiu em 1830 do iate mercante *Vencedor*, ancorado no Rio Cebolatti, fronteira com Uruguai<sup>301</sup>.
- *Miguel* (Cabo Verde, 40 anos), fugiu em 1837 a bordo do iate mercante *Bom Jesus*, e consta ter passado para o Estado Oriental.
- *Antônio* (preto, cabinda, 45 anos), fugiu em 1839 a bordo do iate mercante *Bom Jesus*. Serviu nas fileiras farroupilhas, depois da pacificação vai para o Estado Oriental.
- *Manoel* (Mina, 35 anos), foge em 1839 quando o iate mercante *Belizário* fora aprisionado na Ilha de Francisco Manoel. Ficou prisioneiro dos farroupilhas, e depois da pacificação acredita-se que fora para Uruguai.
- *Bernardo* (natural do RS, 40 anos), foge de Jaguarão em 1846 a bordo do iate mercante *Bom Jesus* para o Estado Oriental, sentando praça.

Com exceção de Antônio e Manoel, que lutaram no exército farroupilha, os outros marinheiros teriam fugido das embarcações onde trabalhavam para o país vizinho. Seu senhor, João Antônio Lopes, possuía uma charqueada em Jaguarão, na fronteira com o Uruguai<sup>302</sup>. Ao destacarmos essa constatação buscamos ressaltar o papel das charqueadas na

---

<sup>300</sup> AHRS, Fundo Polícia, Maço 50. Sobre as fugas de escravos desta cidade para o Estado Oriental, ver ainda a relação nominal de escravos fugidos de Rio Grande e distritos para o Estado Oriental e províncias vizinhas, elaborada em 1849 (AHRS, Fundo Polícia, Maço 24); e documentos referentes a escravos do distrito do Taim refugiados no país vizinho (AHRS, Fundo Requerimentos, Maço 89, Grupo Polícia, 1849).

<sup>301</sup> O Rio Cebolatti é um afluente da Lagoa Mirim, situado na sua costa oeste, já em território Uruguai mas próximo à fronteira com o Rio Grande do Sul, em meio ao percurso entre Jaguarão e Santa Vitória do Palmar. No século XIX se constituía em área de charqueadas.

<sup>302</sup> Em seu inventário lavrado em 1856, João Antônio Lopes legava 81 escravos, e entre os 24 identificados como marinheiros seis estavam fugidos (quatro africanos, um crioulo e um não possuía identificação de origem). Entre eles estavam os acima citados Miguel, Bernardo, Manoel e Antônio Bahia, além de Domingos (54 anos, Benguela) e Constantino Santinho (55 anos). Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. *Documentos da escravidão:*

economia local, particularmente pelo o fato destes estabelecimentos necessitarem de embarcações e mão-de-obra escravizada para seu manuseio no transporte da carne salgada produzida para a comercialização na praça de Rio Grande. Mas também por ser ilustrativo de que a navegação pela Lagoa Mirim, tanto na altura de Jaguarão como mais ao sul, rumo a Santa Vitória do Palmar e Chuí, oferecia uma possibilidade efetiva de escapada para o além-fronteira.

Muitos cativos fugitivos frequentemente se dirigiam para Europa como fruto das intensas trocas culturais e sociais ocorridas entre marinheiros de diversas nacionalidades e escravos. Um destes foi Bento Crioulo, escravo que em 1826 fora detido na Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, por ter sido preso nas ruas de Londres, de onde foi remetido de volta ao Brasil a bordo de um navio militar inglês (SOARES, 2002, p. 268-271). Mas certamente mais fascinante ainda é o caso de Mahommah Gardo Baquaqua, escravo africano tripulante de uma embarcação brasileira que aproveitou sua aportagem nos EUA para fugir e tornar-se livre. Seu relato auto-biográfico é um dos raros registros diretos sobre a percepção de um indivíduo escravizado a respeito da possibilidade de tornar-se livre mediante uma fuga atlântica<sup>303</sup>.

Este africano relata que, estando no Rio de Janeiro, o seu capitão e senhor fora contratado por um mercador inglês para transportar uma carga de café para Nova York, e como membro desta tripulação para lá rumou em 24/04/1847 no navio mercante *Lembrança*, chegando ao seu destino em 27 de junho do mesmo ano. Baquaqua registrou seus sentimentos, ao saber da viagem:

Tínhamos aprendido que em Nova Iorque não havia escravidão, que era um país livre e que, uma vez ali, nada tínhamos a temer de nossos cruéis senhores e estávamos muito ansiosos para chegar lá. Antes de zarpar, fomos informados de que íamos para uma terra de liberdade. Disse, então, você nunca mais me verá, uma vez que tenhamos chegado lá. A ideia de estar a caminho de um país livre me enchia de alegria e despontava em mim um raio de esperança de que não estava distante o dia em que seria um homem livre. Na verdade, já me sentia *livre*. Como era belo o resplandecer do sol naquela manhã memorável, a manhã de nossa partida para a terra da liberdade sobre a qual tanto havíamos ouvido falar [...]. Durante aquela viagem, as obrigações do serviço pareciam leves, na verdade, em antecipação à visão daquela terra grandiosa e absolutamente nada me perturbava. Obedeci a todas as ordens de bom grado e com vivacidade [...]. A primeira palavra do Inglês que meus dois companheiros e eu aprendemos

---

*inventários: o escravo deixado como Herança. Volume 2.* Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010, p. 232.

<sup>303</sup> Mahommah Gardo Baquaqua foi traficada para o Brasil por volta de 1845, obtendo sua liberdade em 1847 na cidade de Nova York. Sua história é publicada em Detroit, em 1854. A respeito ver: Lara (1988); Lovejoy (2002), bem como Law (2001) e Moore (1854).

foi L-i-v-r-e [F-r-e-e]; ela nos foi ensinada por um Inglês a bordo e, oh! quantas e quantas vezes eu a repeti (*apud* LARA, 1988, p. 279-281)

Ainda que muitos trechos deste relato pareçam ter passado pelo filtro poético e militante de Samuel Moore, abolicionista que compilou e editou suas memórias, tal registro não deixa de ser revelador de aspectos difíceis de captar em outras fontes. É um relato cheio de vida e emoção que informa tanto a respeito da circulação atlântica de informações valiosas aos projetos de liberdade de indivíduos escravizados, como também sobre as expectativas e projeções que essas pessoas faziam quanto à possibilidade de fuga em uma terra de homens livres.

**Figura 29 - Mahommah G. Baquaqua (1850)**



Fonte: Lovejoy (2002, p. 11).

Outros casos são igualmente reveladores do papel das embarcações como espaços de fugas atlânticas. No ano de 1865 foi publicada em um jornal da cidade de Desterro, em Santa Catarina, uma reivindicação de moradores da freguesia de Santo Antônio solicitando às autoridades locais maior fiscalização sobre a saída de barcos baleeiros ancorados nos portos, de forma a averiguar a existência de escravos fugitivos escondidos entre a tripulação. A publicação informava que:

No dia 20 deste mês, apontou em Santo Antônio uma lancha de um navio Norte Americano; e retirando-se á noite, desapareceram com ele dois escravos. Um crioulo de nome Fructuoso, escravo de João José da Cunha e Silva, e um pardo Joaquim, escravo de João Theodozio Machado; ambos os escravos habituados ao serviço do mar, sendo que o primeiro, há muito dizia que havia de fugir com os americanos.<sup>304</sup>

Interessa-nos salientar a referência de que o escravo Fructuoso já haveria informado anteriormente “que havia de fugir com os americanos”, revelando o conhecimento da comunidade escrava sobre esta rota de fuga para o Atlântico Norte. E neste sentido a documentação a respeito das rotas de fuga embarcadas em Desterro é consistente no que diz respeito à vinculação dos baleeiros norte-americanos com as rotas de fuga embarcadas<sup>305</sup>, visto serem tais barcos “seguidamente acusados de aliciar escravos para a fuga tanto pela polícia como pelos jornais da época e pelas comunidades próximas aos fortes e portos da Ilha” (REBELATTO, 2006, p. 64)<sup>306</sup>. Os relatos de senhores e da polícia indicam ainda que a passagem de navios norte-americanos era esperada com expectativa por escravos de Desterro que buscavam fugir, existindo indicativos de que cativos dirigiam-se para as proximidades de ancoradouros menos fiscalizados, como o da Fortaleza de Santa Cruz, aguardando uma oportunidade de embarque (REBELATTO, 2006, p. 84-85). Tal como M. Baquaqua informou ter “aprendido que em Nova Iorque não havia escravidão”, aos escravos de Desterro – e

---

<sup>304</sup> Fonte: Jornal *O Despertador*. Desterro, 1865, n° 256. Acervo da Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina, citado por Rebelatto (2006, p. 83).

<sup>305</sup> Segundo Rebellato (2006, p. 75), estes “barcos passaram a freqüentar mais assiduamente o litoral catarinense a partir do fim do monopólio da coroa portuguesa sobre a pesca da baleia em maio de 1798 e mais intensamente após 1801 quando foi permitida a todos os países a pesca da baleia no litoral brasileiro, a fim de expandir tal prática, a exemplo das nações europeias”.

<sup>306</sup> Em 1866, por exemplo, Chefe de Polícia remeteu ofício a subdelegados do continente e da ilha solicitando atenção aos baleeiros norte americanos: “[...] cumpre que da parte de Va Exa e das autoridades desse Termo haja a mais vigilante solicitude de no intuito de evitar que se reproduza o abuso de prestarem os navios baleeiros americanos evasão a escravos aliciados em terra com o engodo da liberdade, visitem rigorosamente qualquer desses navios suspeitos, e logo processando e perseguindo na forma da Lei, dos Mestres daqueles que forem achados em contravenção, e aos indivíduos que tiverem acoutado e aliciado escravos para tripulação dessas embarcações [...]”. Fonte: APESC (Arquivo Público do Estado de Santa Catarina), Ofícios de Chefe de Polícia para o Presidente da Província, 22 de junho de 1866. Conforme referencia fornecida por: Rebellato (2006, p. 84).

certamente de outras cidades litorâneas – chegava o conhecimento das possibilidades de mudança de sua condição jurídica mediante a fuga para alguma “terra de liberdade”.

A manifesta preocupação das autoridades frente às rotas de fuga vinculadas ao hemisfério norte estava presente também nos anúncios de jornal das regiões ligadas ao complexo portuário de Rio Grande. Em 17/01/1853, o jornal *O Rio Grandense* noticiou que:

Fugiu da cidade de Pelotas no dia 11 do corrente um pardo de nome Marcos, natural da Bahia, com os seguintes sinais: estatura regular, magro, cara cumprida e enrugada, olhos grandes, e o olhar de louco quando esta com medo, [...] é feio o bastante, muito conversador, diz que já andou por Lisboa e que estava no Porto dá signaes em que já esteve lá tem trinta a quarenta anos, quem do mesmo der noticias e o levar a olaria do tenente Carneiro em Pelotas recebera boa gratificação. (*apud* GOULART, 2005, p. 11).

Outra rota freqüente de fuga articulada ao porto de Rio Grande partia da Corte em direção à região platina, onde os constantes conflitos criaram uma forte demanda por marinheiros e soldados, permitindo que escravos fugidos assentassem praça escondidos em navios de guerra. Ou ainda a possibilidade de regresso para a África, como a que foi posta ao escravo fugido Paulo Camundá, possivelmente mediante ingresso em uma tripulação negreira que rumou para Angola. Tais fugas atlânticas podem ser apreendidas a partir das “relações forjadas entre cativos, negros e a vasta e turbulenta marinhagem estrangeira que aportava no Rio”, e neste sentido o Atlântico pode ser visto como “uma rede complexa de relações que aproximava três continentes” e se constituía como um palco de troca de experiências entre africanos, europeus e americanos (SOARES 2002, p. 268-271).

Os arranjos circunstanciais jogavam igualmente papel essencial nos destinos das fugas. O caso relatado a seguir refere-se a um plano coletivo de fuga de Rio Grande para o interior da província, no qual foi fundamental a confluência de interesses dos escravos com os de um homem livre. Em 03/11/1846, os pretos Felipe (crioulo da Bahia, 23 anos, marinheiro) e João (crioulo da Bahia, ignora idade), escravos de Francisco Rodrigues Pinto<sup>307</sup>, desaparecem de Rio Grande onde residiam, sendo presos alguns dias depois na localidade de Mostardas, situada às margens da Laguna dos Patos. Ao ser interrogado, Felipe revela detalhes sobre as motivações de sua fuga, o seu desenrolar e a participação de outros sujeitos<sup>308</sup>.

<sup>307</sup> No inventário de Francisco Rodrigues Pinto, lavrado em 1853, constavam 18 escravos, entre eles o crioulo Felipe, então com 30 anos. Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: inventários. O escravo deixado como Herança*. Porto Alegre: CORAG, 2010b. Volume 2, p. 227.

<sup>308</sup> AHRS, Fundo Polícia, Maço 25.

Felipe era marinheiro do iate mercante *Bonito Porto* e, juntamente com seu parceiro João, fugira objetivando chegar a Santo Antônio da Patrulha no litoral norte da província, a convite de um homem livre chamado Manoel Marques Português, o qual conhecera cerca de cinco anos antes quando de viagem do Rio de Janeiro para Rio Grande a bordo do Brigue *Pavuna*. Manoel Marques se apresentava como proprietário de casa de negócios na Capela de Viamão e prometera empregar os escravos como peões forros ao soldo de dez patacões por mês. Além da promessa de trabalho livre remunerado, Manoel Marques procurou transmitir segurança aos cativos alegando já haver levado outros pretos em viagem anterior “e que nada lhe tinham sucedido e estavam como forros ganhando para si”. Frente a esta possibilidade, Felipe alega ter embarcado:

[...] em um bote de que o dito Marques era Patrão e Marinheiro um preto forro de nome Manoel de Jesus e que por causa do vento arribara a Ilha dos Marinheiros e dali no dia seguinte seguiu no mesmo bote ao Laranjal de Pelotas, onde encontrou um crioulo de nome Theodoro<sup>309</sup> de estatura ordinária cor retinta com sinal de ferro em um pé e marca de ferida sobre um olho, e que depois ouviu dizer ser escravo de Florêncio José Cosme dos Reis; e um preto de nome Pedro Cabinda escravo de José de Brum do Arraial, Amaro Crioulo de Pernambuco escravo de Domingos de Castro Antieira, um preto de Nação Monjolo de cujo nome não se lembra nem sabe quem é seu senhor, e uma preta de nome Thereza escrava de um francês residente na cidade de Pelotas, cujos escravos acima junto com ele respondente e assim mais um Praceiro [sic] de nome João que com ele tinha ido no bote embarcaram em uma canoa e junto com o referido bote seguiram ao Bojuru onde desembarcaram ele respondente e o dito seu Praceiro João, e os mais seguiram na mesma embarcação referida com destino a desembarcarem em São Simão, capitaneados pelo dito Manoel Marques e que ele respondente junto com seu Praceiro tiveram ordem do dito Manoel Marques para seguirem por terra para Mostardas onde haviam esperar pelo referido Marques, para o que lhe entregara quatro papéis devendo ser os Passaportes os quais apresentou neste ato que pelo Juiz foram rubricados e assinados pelo Curador [...], e que seguindo para Mostardas foram então ai presos [...].

Os detalhes fornecidos sobre esta fuga são raros de encontrar e permitem que nos aproximemos de minúcias de seu planejamento. Primeiramente, chama a atenção a longa jornada entre o ponto de partida e o de destino almejado, já que Santo Antônio da Patrulha situava-se próximo ao litoral norte da província, enquanto Rio Grande estava praticamente no extremo sul. Diferentemente das fugas registradas nos anúncios de jornais acima citados, esta se tratava de uma ação coletiva envolvendo sete escravos de senhores diversos. Importante

---

<sup>309</sup> Segundo a lista de escravos fugidos elaborada 1848 (dois anos depois da fuga), Theodoro permanecia fugido (AHRS, Fundo Polícia, Maço50).

ressaltar o papel desempenhado pelo “sedutor” Manoel Marques, ao sinalizar aos escravos com a promessa de liberdade e trabalho em sua propriedade, aspectos certamente valorizados pelos cativos. Ao mesmo tempo, sua participação aponta para o papel desempenhado por redes sociais mais amplas, constituídas não somente indivíduos negros ou cativos.

Ainda que as fugas pudessem ter como destino regiões desconhecidas, rumar para uma localidade onde previamente já houvesse circulado poderia agregar vantagens. Os vínculos prévios estabelecidos com as cidades destino de suas fugas, como no caso dos escravos Manoel e José com o qual iniciamos este tópico, certamente era fator que influenciava no planejamento e êxito dessas ações, e neste sentido os marinheiros-escravos possuíam uma certa “vantagem”. Isto porque as rotas estabelecidas via navegação entre diversas cidades escravistas brasileiras permitia a estes o estabelecimento de vínculos e a inserção em redes sociais que podiam ser importantes caso decidissem fugir. No caso de Rio Grande, as principais rotas comerciais a que se articulava envolviam principalmente o Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Santa Catarina, e não por acaso verifica-se trânsito de escravos fugidos, por via embarcada, entre estas cidades.

Luiz Geraldo Silva, ao analisar as fugas de marinheiros-escravos lotados em navios de outras províncias estacionados no porto de Recife, constatou um considerável número de indivíduos oriundos de embarcações cariocas e rio-grandenses. Foi o caso de Manoel (representava ter 25 anos, sem barba, rosto redondo, orelhas furadas), tripulante do brigue mercante *Flor do Sul*, e de Elias, marinheiro do brigue mercante *Oceano*. Ambos chegam a este porto em novembro de 1845 e fogem em fevereiro do ano seguinte (SILVA, 2001, p. 190-193).

A documentação analisada permite também visualizar a inserção do Rio Grande do Sul como palco da fuga de escravos oriundos de outras províncias, sejam marinheiros ou não, com destaque para o Rio de Janeiro como local de origem ou destino desses indivíduos:

Jornal *O Rio-Grandense*, 21/03/1846, n. 74.

Atenção. Em 23 de março de 1843 fugiram ao Comendador José Antônio Moreira, do Rio de Janeiro, os seguintes escravos: Domingos, Angola, 50 anos, muito ladinho e bem falante; Bernardo, Angola, de 25 anos, muito gordo, bem falante e sem barba; Bento, Monjolo, de 50 anos, baixo e fala muito atrapalhado. Há desconfiança de que estes escravos estejam nesta Província, a título de forros, e por isso quem [...] os apreender dirija-se à rua da Praia n. 156, que será gratificado.<sup>310</sup>

Jornal *Echo do Sul*, 04/01/1866.

<sup>310</sup> BNRJ, Periódicos (Setor de Obras Raras), Jornal *O Rio-Grandense* (Rio Grande), 21/03/1846, n. 74.

Da casa da Rua Macega, em frente ao trapiche aonde atracam os vapores do Rio, fugiu uma escrava de nome Luiza, preta, fula, idade pouco mais ou menos 24 anos, estatura e corpo regular, fala muito mansamente, quando caminha é curvada para diante, tem na barba um sinal como verruga, e nas costas dois sinais velhos de chicote. É natural do Arraial em Minas e veio do Rio há um mês; levou uma pequena trouxa com roupa. Gratifica-se quem a levar à casa acima. (*apud* GATTIBONNI, 1993, p. 40)

Sobre os motivos da fuga de Luiza e o destino que tomou só nos é dada a possibilidade de especular, mas talvez buscasse retornar ao Rio de Janeiro como forma de restabelecer laços familiares ou comunitários, de onde havia chegado havia pouco. Esta rota de fuga pode ter sido facilitada por estar a cativa empregada em uma residência situada em frente ao atracadouro dos vapores que rumavam para a Corte.

Outro caso que nos permite especular sobre as relações com o Rio de Janeiro foi o de Antero (nascido em Camaquã/RS, 23, cabra), escravo de João Francisco Vieira Braga que fugira de Pelotas em 19/04/1846<sup>311</sup>. Apesar de haver informação de que pudesse ter ido para o Estado Oriental, seu senhor informa que o cativo já havia estado antes na Corte, possivelmente cogitando a possibilidade de que os vínculos advindos desta experiência na capital do Império tivessem influenciado o cativo a rumar para esta cidade a bordo de alguma embarcação.<sup>312</sup>

A proximidade entre as vivências de marinheiros e outros populares poderia auxiliar a constituição de redes de solidariedade a serem acionadas no momento das fugas. Tais laços ocorriam particularmente nas atividades conexas ao mundo portuário, como a pesca, os estaleiros, o comércio urbano, etc. As exigências da Capitania dos Portos de efetivação de matrículas individuais para todos os tripulantes e de listagens de passageiros como forma de controlar a circulação pelas águas não eram garantia de que as fugas embarcadas fossem evitadas. Não somente escravos-marinheiros se utilizavam de rotas embarcadas como meio de fuga, mas também cativos sem experiência na faina marítima que, fazendo-se valer da solidariedade de marinheiros ou da conivência de autoridades navais interessadas em arregimentar esta escassa mão-de-obra, embarcavam como homens livres, seja como

---

<sup>311</sup> O inventário de João Francisco Vieira Braga, lavrado em 1847, legou 136 escravos, dentre os quais sete estavam fugidos (dois para Pernambuco e dois para o Estado Oriental). Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: inventários. O escravo deixado como Herança*. Porto Alegre: CORAG, 2010b. Volume 2, p. 304-305). João Francisco Vieira Braga era pai do Visconde e Conde do Piratini, de nome homônimo. Este último foi o autor das interessantes instruções passadas em 1832 ao seu capataz e que constituíam orientações pormenorizadas para a administração de sua propriedade rural, a “Estância da Música”, nas quais constava referências ao modo de administração do seu plantel de cativos (CÉSAR, 1978).

<sup>312</sup> AHRs, Fundo Polícia, Maço 50.



tripulantes ou mesmo como passageiros visando traslado para localidades distantes de seus senhores ou mesmo reconstituírem suas vidas como trabalhadores do mar.

Este parece ter sido o caso do pardo Gregório (natural de Pernambuco, oficial de marceneiro), escravo de Hans Rasmussen<sup>313</sup>, que em 20/10/1844 fugiu de Rio Grande a bordo do brigue mercante nacional *Nova Aurora* com destino a Desterro, onde acabou preso. Gregório embarcou como um pardo livre, sem que o mestre do navio Antônio Simão dos Reis tivesse conhecimento de sua real condição jurídica. Ao longo da viagem, Antônio dos Reis teria tomado conhecimento da condição de cativo fugido de Gregório, não efetuando contudo denúncia às autoridades sobre tal irregularidade. Ao chegar em Desterro, Gregório acabou sendo preso e o mestre do *Nova Aurora* indiciado e condenado ao pagamento de multa por não ter denunciado a presença do escravo em fuga logo que possível. Estas punições seriam um indicativo de que “autoridades estavam atentas a este tipo de prática e tentavam diminuir ou desencorajar sua ocorrência através das punições aplicadas aos capitães e mestres dos barcos apreendidos com escravos”, e nem mesmo a alegação do mestre Antônio dos Reis de que desconhecia a condição de escravo de Gregório quando do seu embarque o isentou da punição. Já o pardo Gregório, obstinado quanto à obtenção de sua liberdade, acaba por fugir novamente quando estava sendo remetido de volta para Rio Grande, e quatro anos depois continuava desaparecido<sup>314</sup>.

Se por um lado existia um número significativamente grande de homens livres que desertavam dos corpos militares fugindo do recrutamento compulsório e do seu sistema punitivo e disciplinar, as fileiras do Exército e da Armada Imperial eram não raras vezes procuradas por escravos fugidos como esconderijo e rota de fuga. Fazendo-se passar por homens livres, esses cativos se alisavam voluntariamente, em uma estratégia de reconstrução de suas vidas denominada por H. Kraay (1996) como “o abrigo da farda”. A constatação numérica deste aspecto é problemática, já que geralmente temos acesso apenas aos casos frustrados de fugas. Mesmo assim, na já referida pesquisa em anúncios de jornais realizada por Rita Gattiboni (1993, p. 5), foram encontradas três referências a cativos fugidos de Rio

---

<sup>313</sup> Em seu inventário lavrado em 1856, Hans Rasmussem (que nos documentos referidos por Rebelatto tem seu nome “aportuguesado” para João Resme) possuía 14 escravos (12 masculino, 02 feminino). Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: inventários. O escravo deixado como Herança*. Porto Alegre: CORAG, 2010b. Volume 2, p. 232.

<sup>314</sup> Fonte: AHRs, Fundo Polícia, Maço 50. Subdelegacia de Rio Grande, Correspondência Expedida pelo Subdelegado Florêncio José Correa dos Reis 20/12/1848. Também nos baseamos na análise do mesmo caso efetuada por Rebelatto (2006, p. 69-70), a qual utilizou com fonte o documento com a seguinte referência: APESC (Arquivo Público do Estado de Santa Catarina), Ofícios do Presidente da Província para o Chefe de Polícia e Juiz de Direito, 11 de Janeiro de 1845. Rebelatto refere que outro escravo pertencente ao mesmo senhor de Gregório, chamado Polidora, fora igualmente preso em Desterro, o que no documento por nós encontrado não é referido.

Grande que teriam sentado praça no breve período por ela estudado, porém a autora não especifica se o destino foi o Exército ou a Armada. Mas é bem provável que um número consideravelmente maior dentre os escravos registrados como fugidos em Rio Grande tenha vestido a farda da Armada e sumido no mundo, se aproveitando do contexto de recorrentes conflitos militares que caracterizaram a formação histórica da fronteira meridional brasileira.

Outro caso analisado por M. Rebelatto é revelador das formas como se dava o acesso aos espaços dos navios pelos cativos em fuga. O escravo Júlio, que vivia no Rio de Janeiro, fora preso em Desterro, província de Santa Catarina, em 1862 após ter fugido a bordo do vapor militar *Oyapock*. A Júlio foi perguntado:

[...] qual seu nome, idade, naturalidade, estado, profissão e residência. Respondeu se chamar Júlio, ter vinte anos de idade, natural do Rio de Janeiro, solteiro, carpinteiro, residente na Corte do Rio de Janeiro na Rua da Prainha número cinquenta e sete. Perguntado se é livre, liberto ou escravo, e nesse caso de quem? Respondeu que era escravo de Manoel Fernandes Ferreira, residente na rua e casa indicada. Perguntado como sendo escravo veio para está província sem passaporte? Respondeu achando-se na Corte e dando-se com o cabo da Companhia de Zuavos, João Antônio de Miranda, e perguntou aquele cabo se poderia fugir de seu senhor sendo praça na mesma companhia, o cabo respondeu que sim e que visto que muitos outros lá se acham na mesma condição, acordando com ele o respondente embarcar no Vapor Oyapock, quando embarcasse na referida companhia de Zuavos o que efetivamente fez em dia do mês passado. Perguntado se no ato do embarque apresentou-se ou foi apresentado a algum oficial? Respondeu que foi pelo cabo, de que se trata, apresentado a um Tenente e a um Alferes da citada companhia, dizendo nesta ocasião o cabo àqueles oficiais que era ele respondente o homem que lhes havia falado que nada responderão e o deixaram ficar, e lhe mandaram dar uma blusa e um [?]. Perguntado se na ocasião os referidos oficiais indagaram sobre sua condição e se fez juramento à bandeira ou faz serviço de soldado? Para estas perguntas respondeu que ninguém mais lhe perguntou se era escravo, que não fez nenhum juramento e que faz os serviços que lhe mandam trabalhando de ajudante de cozinheiro e de faxinas. Sabemos ainda que o dito escravo foi capturado porque um tal de senhor Cunha, amigo de seu senhor, o reconheceu.<sup>315</sup> – [grifos nossos]

Este relato de Júlio é revelador de diversos aspectos envolvidos nestes tipos de fuga. Primeiramente permite visualizar o papel das redes sociais de solidariedade para a o sucesso da inserção em uma embarcação, já que Júlio contou com o auxílio do cabo da Companhia de Zuavos, com quem já tinha relação de amizade anterior. A iniciativa de Júlio em questionar o dito cabo sobre a viabilidade desta rota de fuga, bem como a resposta deste de que não haveria problema por haver muitos outros na mesma condição já embarcados, nos leva a

<sup>315</sup> Fonte: APESC (Arquivo Público do Estado de Santa Catarina), Ofícios de Chefe de Polícia para Presidente da Província, 1º de setembro de 1862, p. 90 a 93. Referido por Rebelatto (2006, p. 71).

supor a existência de um sentimento socialmente partilhado que via a fuga embarcada mediante o abrigo da farda como uma possibilidade exitosa. Soma-se a isso a ausência de questionamentos por parte dos oficiais sobre a condição jurídica de Júlio, em uma clara postura de “vista grossa” possivelmente decorrente do interesse em arregimentar braços para o trabalho, já que o ambiente militar e embarcado dificilmente era o destino voluntário de homens livres.

Ainda que seja difícil mensurar, as possibilidades de êxito da fuga via o abrigo da farda pareciam ser significativas. A captura e restituição de um escravo fugido para a Armada era processo dispendioso, na medida em que envolvia custos com anúncios em jornais, pagamento de prêmios aos apreensores, honorários a advogados, emissão de papelada referente à propriedade, além do traslado de retorno do escravo. De forma que, no caso de fugitivos pertencentes a senhores de poucas posses, o alistamento militar permitia que os primeiros pouco se preocupassem com a possibilidade de serem encontrados (NASCIMENTO, 2000, p. 4-5).

Não são raras as referências que demonstram ter sido o ingresso nas forças armadas, seja no Exército ou na Marinha, um dos caminhos trilhados por cativos em fuga na busca da liberdade<sup>316</sup>. Até mesmo a literatura brasileira retratou esta dimensão da experiência escrava mediante a obra *Bom-Crioulo*, de Adolfo Caminha (s/d), publicada originalmente em 1895 e onde se retrata a história de Amaro, escravo fugido de uma fazenda e que se alista na Marinha de Guerra como homem livre. Cabe destacar que Adolfo Caminha, antes de escrever a obra, fora segundo-sargento da Armada, possivelmente se inspirando no que viu e ouviu durante estes anos quando da escrita da obra<sup>317</sup>.

A historiografia brasileira sobre a escravidão, durante muito tempo, percebeu as fugas mais como atos repetitivos, quase banalizados, de resistência escrava, sem no entanto dimensionar seu sentido político. Nestas abordagens tais práticas eram geralmente vistas pelo prisma da inadaptação do cativo ao regime escravista, em decorrência das condições de vida a ele impostas, ou pelos aspectos meramente econômicos envolvidos no processo, no sentido de que a resistência se daria pelo prejuízo causado ao senhor pela perda da sua propriedade. As

---

<sup>316</sup> Paulo Moreira (2002; 2003) analisou este aspecto em relação ao Rio Grande do Sul, particularmente durante a Guerra do Paraguai. Álvaro Nascimento (2000), ao analisar documentação trocada entre o Chefe da Polícia do Rio de Janeiro e a Armada, buscou resgatar a história dos escravos fugidos que assentaram praça nesta força militar, percebendo o abrigo da farda na marinha de guerra não como uma situação anômala, mas sim como algo corriqueiro desde o início do século XIX. Ver ainda Ribeiro (2009, p. 69-71) e Kraay (1996).

<sup>317</sup> Adolfo Caminha nasceu em 1867 no Ceará, aos treze anos matriculou-se na Escola Naval do Rio de Janeiro. Em 1885 fez sua viagem de instrução no cruzador Almirante Barroso, conhecendo diversas cidades dos EUA e as principais capitais das Antilhas. Chega ao posto de segundo-tenente, mas vê-se obrigado a pedir demissão após se envolver num escândalo amoroso com a esposa de um outro militar.

implicações desta visão, simplista e generalizadora, levaria a concluir que os escravos fugiam unicamente buscando causar prejuízo econômico aos seus senhores ou como mera reação aos castigos e maus tratos vividos (GOMES, 2003, p. 43-44).

A partir de uma revisão crítica desta perspectiva, tem-se buscado perceber a inserção das ações de fugas nas experiências cotidianas dos escravos, de forma a dimensionar outros aspectos nelas envolvidos e que sejam reveladores das lógicas que permeavam tais atos. De fato, a renovação nas pesquisas sobre a escravidão no Brasil ocorrida nas últimas três décadas tem buscado perceber a existência de sentido político no protesto escravo, um sentido ligado não a alguma ideologia, digamos, “clássica”, como o liberalismo ou o socialismo, mas sim às próprias experiências destes sujeitos no universo da sociedade escravista. Como bem ressaltado por Nascimento (2000, p. 15):

A ideologia dos escravos era mais real que os caminhos imaginados pelos filósofos e economistas: havia sido criada na experiência do cativo, nas ruas das cidades ou nas fazendas, na solidariedade entre escravos e em seus embates com outros escravos – crioulos *versus* africanos – ou com os brancos estrangeiros ou nacionais. Sua ideologia era conquistar a liberdade e ter ao menos o mínimo necessário para a subsistência, sua e de sua família, preservando muitas vezes partes de sua cultura religiosa e festiva no interior de uma sociedade adversa a esses costumes e valores. Essa ideologia ajuda a entender o sentido político da atitude dos escravos que se lançaram na arriscada fuga para a Marinha de Guerra.

Essas considerações sobre a dimensão política das fugas para a Marinha de Guerra podem ser estendidas ao conjunto mais amplo destas práticas. Junto com estes indivíduos em trânsito, as águas viam circular histórias de sofrimentos e sonhos, de fugas e capturas, de sucessos e fracassos, que eram transmitidas de boca a boca, nos conveses, canoas, tabernas, becos e praças, alimentando esperanças atlânticas de contestação e vida em liberdade. De forma que considerar a dimensão política dessas ações torna possível apreender o mundo atlântico como espaço de resistência.

Uma perspectiva que promova um diálogo entre as necessidades das forças militares, o impacto das formas de domínio senhoriais e embarcadas sobre as motivações das fugas e os anseios e expectativas dos cativos, permite dimensionar o porquê do serviço militar ser entendido, ao mesmo tempo, como castigo para maioria da população e como caminho para a liberdade ou ao menos como alternativa de vida para aqueles que buscavam escapar das agruras do cativo. Ademais, permite inserir as estratégias e a agência de cativos e de suas redes sociais de proteção, solidariedade e acolhimento no processo mais amplo de

constituição do estado nacional brasileiro, processo no qual a conformação de efetivos militares e suas estratégias de recrutamento jogou papel fundamental.

O leque das possibilidades contestatórias marujas era, porém, mais amplo do que as deserções e fugas embarcadas, englobando uma complexa gama de motivações e configurações como a seguir será discutido.

### 5.1.3 - Os conflitos verticais:

Neste tópico analisaremos alguns casos exemplares de conflitos verticais que as relações de trabalho e poder das embarcações mercantes e de guerra recorrentemente comportavam. Por conflitos verticais nos referimos àqueles envolvendo indivíduos situados em diferentes postos da hierarquia naval, ou seja, entre os marujos e seus oficiais superiores. Mais do que simples resultados da insubordinação ou insolência maruja ou ainda de espíritos com propensão nata à desordem, buscaremos problematizar os significados mais profundos destes conflitos, objetivando captar a dimensão contestatória das práticas marujas frente a um contexto de trabalho específico.

Cabe salientar que as situações extremas aqui analisadas constituíam uma das configurações possíveis para a qual os antagonismos embarcados poderiam evoluir, se somando a um leque mais amplo de práticas que abrangiam diferentes níveis de negociação e dissimulação. Mais do que focar no conflito em si, buscaremos desvelar as suas motivações mais profundas, bem como analisar porque tais antagonismos ultrapassavam as possibilidades acomodativas dos sistemas de domínio e evoluíam até uma configuração extrema. Tal procedimento pode nos auxiliar a entender não só os valores que permeavam as leituras dos agentes envolvidos, mas também sondar os sucessos e limites das estratégias de dominação e resistência.

Dessa forma, analisaremos estes conflitos não apenas como representações de tensões envoltas no trabalho embarcado, mas também como práticas permeadas de sentidos e significados reveladores de leituras políticas dos marujos frente ao lugar a eles reservado nos projetos de nação e de povo emanados das elites políticas dirigentes. Abandonamos qualquer perspectiva que busque as origens de tais conflitos na ação *ou* de marinheiros *ou* dos comandantes para dar centralidade a uma abordagem relacional que privilegia o desvelar dos significados e das lógicas postas aos diferentes agentes envolvidos.

A cultura dos homens do mar estavam diretamente relacionadas com as peculiaridades da vida embarcada, mas também era inseparável das relações sociais e de poder por eles estabelecidas em terra com os grupos não embarcados com os quais se socializavam ou eram oriundos, bem como com a carga de experiência que traziam de suas vidas pregressas. A própria ideia estanque de mundos do trabalho embarcado e não embarcado vai perdendo verossimilhança quando percebemos os vínculos estabelecidos junto a diferentes grupos sociais em terra, a diversidade da conformação destes e o fato de muitos indivíduos desempenharem atividades laborais nos dois universos.

A constituição dos conflitos verticais que permeavam o cotidiano de trabalho e poder embarcado dialogava com uma diversidade de fatores e insatisfações entre comandantes e comandados e que gerava desgastes de ambos os lados. De forma que a discussão que se segue possibilita problematizar como estes agentes organizavam e expressavam suas expectativas e avaliações sobre o mundo social e do trabalho, e uns sobre os outros. De fato, questões referentes às expectativas de ambas as partes – comandantes e comandados – frente a execução de tarefas eram um fator que estava na base de grande parte dos conflitos. O ritmo de trabalho ou a qualidade da tarefa efetuada pelos marujos nem sempre eram aprovadas pelo seu comando, o qual não raras vezes mostrava sua insatisfação mediante imposição de medidas punitivas diversas. Mas na contra face disto estava a insatisfação maruja, em grande medida calcada em suas noções sobre direitos e deveres recíprocos, o que incidia na avaliação da legitimidade ou não das exigências a eles impostas.

O marinheiro Manoel Nunes (solteiro, 21 anos, natural de Caminha/Portugal) foi um dos que sentiu na pele os castigos resultantes da insatisfação de seus superiores. Contratado em princípios de dezembro de 1854 na cidade de Rio Grande pelo capitão inglês Willian Lang (37 anos, natural de Plymouth<sup>318</sup>, possuía residência em Portland, casado, sabia ler e escrever) para compor a tripulação da barca mercante norte-americana *Overman*, Manoel foi agarrado no dia de natal do referido ano pelo Capitão e pelo Piloto deste navio, agredido com diversos socos no rosto até sangrar e, aos gritos de socorro, arrastado pelas pernas para debaixo do tombadilho<sup>319</sup>. Perguntado sobre as razões do ocorrido, Manoel Nunes respondeu que:

[...] foi porque entendeu o Piloto que eu não tinha cumprido minha obrigação em meu serviço que me mandou fazer, e me prometendo pancadas eu disse que me não havia dar-me; então veio o capitão [Lang] agarrou-me com o Piloto e contramestre [e] o capitão deu-me muitos socos.

---

<sup>318</sup> Alexander (2007, p. 56) refere esta como uma grande cidade naval britânica.

<sup>319</sup> APERS, Processos Crime: Rio Grande, Júri, Caixa 005.0419, Auto 54.

Em seu depoimento, o Capitão W. Lang traduziu a perspectiva do comando embarcado quanto ao recorrente recurso da violência nas relações cotidianas de trabalho e poder. Nas próprias palavras de Lang, o marinheiro fora castigado “por não obedecer às ordens do Piloto”, e ao ser inquirido pelo delegado sobre o porquê de não ter recorrido às autoridades locais antes de fazer este castigo, respondeu ter assim agido por ser “*obrigado a conservar a ordem a bordo do meu navio como Capitão dele*”. O Capitão Lang desnuda assim sua leitura sobre a necessidade de manter a ascensão moral sobre a embarcação, não colocando a possibilidade de que sua autoridade fosse relativizada frente aos marujos pela entrada em cena de um agente de poder estatal, ainda mais em um país estrangeiro.

Como já observado, o recurso da coerção física como forma de imposição de autoridade e mecanismo de controle era corrente no dia-a-dia das marinhas e parece realmente ter sido uma constante nas embarcações comandadas por W. Lang: no breve período de 25 dias em que compôs a tripulação do *Overman*, Manoel Nunes presenciou o espancamento e o enclausuramento de pelo menos mais um marinheiro, neste caso um norte-americano, e no ano anterior o mesmo Capitão Lang já havia respondido a um processo por agressão contra um marinheiro de sua tripulação quando de sua passagem por Rio Grande<sup>320</sup>.

Os marinheiros-escravos pareciam estar particularmente sujeitos a doses maiores de punições físicas, ao menos é o que fazem supor os processos crimes analisados envolvendo conflitos entre marujos e seus superiores, nos quais os cativos figuravam como grupo mais recorrentemente alvo da mão pesada do oficialato. Ainda que pela legislação naval mercante a punição correcional mediante imposição de castigo físico fosse estendida também aos homens livres, a condição jurídica cativa, ao que parece, legitimava o seu uso mais frequente e intenso. Afinal, tratava-se de uma forma de tratamento frequentemente acionada na correção a estes trabalhadores na vida não embarcada, sendo assim vista como natural e legítima também no trabalho sobre o convés. Noção que inclusive parecia ser partilhada pela baixa marinhagem livre, ao menos é o que pode se desprender das palavras do Pedro Francisco Dassary, marujo livre que recorreu à Justiça para reclamar estar sendo “atrozmente maltratado” por seu capitão e pelo contramestre da barca *Real Pedro* como se fosse “escravo e não assalariado”<sup>321</sup>.

O revés desta difundida prática era o risco do protesto marujo, o qual podia se constituir de pequenos atos de contestação como o “corpo mole”, a insolência, as deserções,

---

<sup>320</sup> Ver APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0418, Auto 40. E ainda: AHRS, Fundo Justiça, Maço 24, doc. 8 referente ao marinheiro José da Luz, da Barca *Owerman*.

<sup>321</sup> APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-0422, Auto 121

as fugas e as ameaças ao capitão, mas também poderia evoluir para a contestação da autoridade e da arbitrariedade do comando mediante reações físicas individuais, podendo mesmo culminar em uma das situações mais temidas pelos comandos das embarcações, os motins coletivos.

No dia 08/11/1832, na Ponta da Macega, próximo à área central de Rio Grande, o marinheiro congo Agostinho (escravo do charqueador pelotense Boaventura Rodrigues Barcellos<sup>322</sup>), tripulante do iate *São João Brasileiro* (também de propriedade de Boaventura) fere ao patrão da mesma embarcação com uma facada. Ao ser inquirido sobre o ocorrido, Agostinho respondeu:

[...] que era verdade ter dado facadas no patrão do iate [...] por detrás e a traição, por lhe ter este dado antes disso com um pau por ele interrogado não ter feito o serviço como queria aquele, e que foi com tenção [sic] de o matar pela raiva que tinha naquela ocasião e que se o não matou foi por ter a mulher do mesmo patrão acudido e segurou-lhe no braço.<sup>323</sup>

Mas um conflito aparentemente decorrente apenas da inconformidade maruja contra alguma punição recebida por uma tarefa mal efetuada poderia, na realidade, guardar significados mais profundos para além de um mero descuido ou desleixo marujo. Em 12/03/1853 o marinheiro nagô Nicolau (representando ter mais de trinta anos, não sabia ler nem escrever), escravo do charqueador Joaquim José de Assumpção, foi preso por ter assassinado a Francisco José de Faria, patrão do iate *Flor do Arroio* do qual compunha a tripulação. O crime ocorreu a bordo, quando a embarcação estava atracada perto da Praia do Peixe, área central de Rio Grande. Nicolau ainda teve tempo de fugir em um batelão<sup>324</sup>, porém foi capturado e em seu interrogatório apontou que o motivo que o conduziu a matar o Francisco foi por este castigá-lo “sem razão alguma muito a miúdo”. Afirma também que naquele mesmo dia havia sido castigado por “não saber cantar quando içava as cordas”, e que este não havia sido um ato isolado já que frequentemente era alvo da ira de Francisco Farias. Nicolau fez questão de ressaltar que já havia tripulado outro iate anteriormente, sem nunca ter medo do serviço, mas que após passar para o *Flor do Arroio* o seu patrão começou a “ter zanga” dele<sup>325</sup>.

<sup>322</sup> Comendador e charqueador em Pelotas. Segundo Gutierrez (2001, p. 56), a família Rodrigues Barcellos foi a que possuiu, nesta cidade, o maior número de charqueadas, situadas na margem direita do Arroio Pelotas.

<sup>323</sup> AHRS, Fundo Justiça, Maço 89, Processos.

<sup>324</sup> Batelão: “Canoa curta, de grande boca e pontal” (conforme *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Organizado por Candido de Figueiredo. Publicado em Lisboa por A. M. Teixeira, 1913, p. 263).

<sup>325</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Júri, Caixa 005-0418, Auto 32. O Jornal *O Pelotense* do dia 17/03/1853 relatou este conflito, porém informou que a investida de Nicolau sobre seu patrão foi por ter este



Parece pouco provável que a postura de não cantar ao içar as cordas fosse realmente fruto do desconhecimento de Nicolau com as canções de trabalho, e sua afirmação de que estava insatisfeito com o ambiente laboral no iate *Flor do Arroio* reforça a possibilidade de que tal ato se constituísse numa postura deliberada de afronta ao patrão. O africano nagô não era marinheiro novo. Já havia trabalhado em outro iate e era trabalhador náutico pelo menos desde 1845, quando tinha 24 anos e pertencia a Maria Augusta da Fontoura, proprietária da próspera *Charqueada da Costa* em Pelotas, e mãe de seu posterior senhor Joaquim José de Assumpção. Sua senhora nesta data possuía três iates e era sócia da metade de dois patachos, bem com do total de 125 escravos, dentre os quais treze marinheiros africanos escravizados dos quais Nicolau fora camarada<sup>326</sup>. De forma que a postura de Nicolau estava alicerçada em sua sólida experiência embarcada, representando um silencioso ato de contestação, uma postura deliberada de afronta à autoridade que se lhe apresentava excessivamente rigorosa e por isso ilegítima.

Já para a posição de autoridade máxima da embarcação ocupada pelo patrão Francisco José de Faria, o silêncio do marinheiro Nicolau em meio à faina com as velas configurou um ato de insubordinação ou no mínimo desleixo, exigindo imediata “correção”. Em um ambiente de rígida disciplina, a expectativa do comando era de pronta obediência às ordens emanadas, e a tolerância com um ato contrário poderia servir de mau exemplo ao restante dos marinheiros e em fermento para futuros atos mais graves de contestação, ainda mais em um contexto fortemente marcado pelo trabalho escravizado e africano.

Salienta-se ainda que este episódio ocorreu em meio a “safra” do charque, período situado entre novembro e maio quando ocorria a maior intensidade de trabalho nas charqueadas. Esta era a época em que o gado havia ganhado peso devido o fim do inverno e a recuperação das pastagens, quando então ocorria a matança dos rebanhos e processamento de seus derivados. No final de uma ampla cadeia de trabalho que incluía o abate do animal, seu descarte, separação de ossos, cascos e chifres, a salga da carne e o tratamento dos couros, entrava em cena o transporte náutico de seus subprodutos nos iates, e neles os muitos marinheiros-escravos como o africano Nicolau.

---

último castigado a companheira do marinheiro, não fazendo referência a outra qualquer motivação (AL-ALAM, 2008, p. 177-178). Já o processo-crime não faz menção a esta motivação passional.

<sup>326</sup> Joaquim José de Assumpção, o Barão do Jarau, foi nascido em 1830 e falecido em 1898, filho do também denominado Joaquim José d'Assumpção e de Maria Augusta da Fontoura. Foi o segundo proprietário da Charqueada da Costa, em Pelotas. Casou-se com Cândida Clara de Assumpção, filha de sua tia-avó Isabel Dorotéia da Fontoura. Em 1845 foi lavrado o inventário de Maria Augusta da Fontoura, mãe do Barão do Jarau e então proprietária da Charqueada e da Olaria da Costa. Fontes: Gutierrez (2001, p. 82-83) e Inventário de Maria Augusta da Fontoura (APERS, Inventários, Cidade de Rio Grande, 1º Vara de Família, Sucessão e Provedoria, Processo nº 514).

A experiência de anos de trabalho como marinheiro de charqueada e como camarada de outros treze africanos de mesma profissão e condição jurídica certamente legou a Nicolau parâmetros sobre as relações de poder e disciplina embarcadas, de forma a poder comparar os ambientes de trabalho e conformar uma opinião sobre seu novo patrão: alguém excessivamente rigoroso e responsável por um contexto de trabalho que lhe imputava medo, e que ademais o perseguia com sua “zanga”. Nicolau possuía suas próprias noções sobre o mundo do trabalho embarcado e parecia saber claramente separar o que considerava uma autoridade legítima daquela inaceitável. Talvez seu questionamento quando a autoridade do patrão passasse ainda pelo fato deste não ser o seu senhor e assim alguém menos legítimo para lhe aplicar castigos. Ao estado brasileiro, porém, sua atitude constituía fator que exigia ação imediata e exemplar: Nicolau foi condenado à morte, com base na Lei de 10 de junho de 1835.

Situações como esta sugerem que devemos ter cuidado ao nos depararmos com leituras dos atos de agressão física dos marinheiros como simples explosões de violência gratuitas – como, de fato, muitas vezes os documentos repressivos propalavam –, na medida em que podiam guardar sentidos políticos e contestatórios gestados em uma longa experiência de trabalho (THOMPSON, 1998). Mesmo que situações momentâneas como uma repreensão virulenta ou um castigo considerado injusto servissem de estopim para um ato aparentemente explosivo de raiva maruja, explicável de forma simplista como mera “reação” à autoridade, os casos como o de Nicolau demonstram que noções mais complexas sobre o inaceitável e o ilegítimo embasavam as leituras e os atos marujos.

Meandros diversos relativos à organização do trabalho constituíam-se em fatores de discórdia, e os desacordos referentes aos valores monetários ou quanto à forma de pagamentos dos soldos aparecem, particularmente, como fatores recorrentes de conflitos na marinha mercante. Francisco da Rocha Cruz, mestre da sumaca *Dois Amigos*, prestou queixa de que no dia 06/04/1835 encontrava-se “pacífico a bordo de sua embarcação” atracada no porto de Rio Grande, quando fora “não só injuriado como ferido” por um seu marinheiro. Tratava-se de Manoel Antônio (solteiro, 30 anos, natural de Lisboa), que fora lhe cobrar seu soldo. O valor recebido, porém, parecia não condizer com o que havia sido combinado ou com o que o marujo achava justo receber, de forma que as moedas por ele recebidas são atiradas contra o rosto do mestre, juntamente com as acusações de “patife, ladrão, e outras tantas”<sup>327</sup>.

---

<sup>327</sup> AHRS, Fundo Justiça: Maço 91, Processo 0650, 2º Distrito, 1835.

Já os registros referentes aos acontecimentos transcorridos com a tripulação da barca nacional *Real Pedro*, quando de sua viagem entre o porto de Rio Grande e Liverpool, oportunizam desnudar os significados de conflitos decorrentes de desacordos quanto a aspectos diversos da organização do trabalho embarcado<sup>328</sup>. Permitem ainda captar outras possibilidades de configuração da contestação e que não necessariamente evoluíam para a forma extrema das contendas físicas.

A barca *Real Pedro* zarpou de Rio Grande em 03/09/1858 e talvez seu comando não imaginasse os transtornos que enfrentaria em decorrência da afincada postura de seus comandados em relação à defesa de condições valorizadas de trabalho e descanso. Questões relativas à remuneração e à dimensão da organização do trabalho impostas aos marinheiros pareciam não condizer com aquilo que estes trabalhadores viam como justo, ou ao menos como comum no dia-a-dia do trabalho embarcado, e esta inconformidade foi manifestada de maneiras diversas. Não por acaso a firma *Lobo e Cia.*, consignatária da embarcação e sediada em Rio Grande, recebeu meses depois uma carta de seu correspondente em Liverpool informando que “como quase sempre” acontecia nestes navios, teriam se dado desentendimentos e disputas entre o capitão, o piloto e a tripulação, de forma que “a todo instante haviam apelações para o Consul” advindas da marujada.

O depoimento do cozinheiro da Barca *Real Pedro*, Pedro Francisco Dassary (31 anos, solteiro, morador de Rio Grande, natural de Gibraltar), nos fornece as primeiras evidências sobre a origem das tensões enfrentadas de lado a lado. Ao ser perguntado se haviam ocorrido desinteligências a bordo do navio em Liverpool ou no transcurso da viagem, Pedro Francisco respondeu positivamente, informando que “em Liverpool e por mar houveram [sic] desinteligências [...] por causa do Capitão mandar trabalhar aos domingos quando o não fazia nos dias de semana”. Ou seja, o Capitão exigia aos marinheiros trabalho no dia consagrado ao descanso com a justificativa de compensar as vezes que haviam folgado em dias de semana.

Já no porto de Liverpool, os marinheiros da *Real Pedro* recebem ordem de fazer a estiva da embarcação, porém o capitão teve como resposta uma recusa coletiva. A estiva era uma atividade fundamental nos navios mercantes, consistindo no acondicionamento das mercadorias nos porões em sucessíveis níveis. Da sua adequada execução dependia não só o equilíbrio e a segurança da navegação, mas também a conservação das mercadorias mediante o uso correto de esteiras para evitar contato com a água acumulada ao fundo e permitir a

---

<sup>328</sup> APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005-409, Auto 876.

circulação de ar, bem como a correta disposição dos produtos que pudessem causar contaminação de outros<sup>329</sup>.

Se por um lado a recusa coletiva em estivar o navio constituía ao comando embarcado um ato de insubordinação por contrariar suas ordens, por outro guardava significados para além de uma aparente indolência ou desacato. Segundo o marinheiro Pedro Rodrigues Lopes (36 anos, marinheiro, casado, português) não teria de forma alguma ocorrido ato de desordem e a postura da marujada teria sido decorrente de estarem, no momento da ordem para estivar, “trabalhando no aparelho do navio, e por isso ou bem havia trabalhar numa ou noutra coisa”<sup>330</sup>. Além disso, segundo informado pelo marinheiro Vicente Fernandes dos Reis (50 anos, casado, português), a ele e a seus colegas não agradava ter que “trabalhar sem tomar café primeiro” como estava sendo imposto pelo capitão.

O conjunto destas inconformidades levou os marinheiros a prestarem queixa perante o Cônsul brasileiro em Liverpool na busca de mediação para as discórdias, e junto a esta autoridade os marinheiros reclamaram também do valor dos soldos recebidos. Segundo Pedro Rodrigues Lopes (36 anos, marinheiro, português, casado), entre Rio Grande e Liverpool o pessoal de bordo do navio recebera duzentos réis diários para ração, e a partir da chegada nesta última cidade passaram a perceber um *shilling* por dia cada marinheiro “e por isso se foram queixar ao Consul que mandou dar mais meio *shilling* diário”.

Este episódio possibilita sondar alguns dos valores e padrões de trabalho valorizados e defendidos pelos marujos. Ao recusarem o trabalho aos domingos e sem prévia alimentação, ao refutarem a sobreposição de tarefas, bem como ao solicitarem melhores soldos, estes trabalhadores buscavam resguardar determinados limites do minimamente aceitável quanto à intensidade e as condições de trabalho. Buscavam igualmente resguardar um espaço mínimo de autonomia no uso do seu tempo, caracterizado pelo livre direito de usufruir do domingo conforme suas pretensões. Afinal, trabalhar no dia tradicionalmente destinado ao descanso, privando-se das oportunidades e prazeres oferecidos por uma cidade portuária após semanas no mar era algo impensável ao olhar da marujada. Cabe ainda observar que se tratou de um questionamento coletivo, mediante compartilhamento de uma leitura frente aquilo que foi considerado indesejável, o que poderia inclusive se aproximar da classificação do que seria um motim.

---

<sup>329</sup> Sobre a complexidade do processo de estiva dos porões, ver: *On the stowage of ships and their cargoes*. Organizado por Robert White Stevens. Publicado em Londres por Longmans/Plymouth, 1858.

<sup>330</sup> Aparelho: consiste nos cabos, massame e vergame que fazem a composição de um navio e que lhe dão segurança e movimento (conforme: *Novo dicionário da marinha guerra e mercante*. Organizado por Antônio Gregório de Freitas. Publicado em Lisboa pela Imprensa Silviana, 1855, p. 72).

O acontecimento envolvendo os escravos Paulo e Celestino em princípio do ano de 1852 é outra porta de entrada para analisar valores e desejos dos trabalhadores do mar. Ambos eram escravos de José da Silva Flores, residente em Porto Alegre, e trabalhavam como marinheiros na navegação “barra a fora”, ou seja, no trânsito oceânico para além da Barra de Rio Grande. Com o falecimento de seu senhor em 11/01/1852 iniciou-se um momento de incerteza comum a muitos trabalhadores escravizados e que dizia respeito ao destino que iria a eles ser dado. A historiografia já demonstrou que muitos destes indivíduos temiam pelo afastamento das regiões onde residiam, e com isso de seus vínculos familiares e sociais, enquanto para outros era uma possibilidade de tentar ser vendido e assim evitar a vinculação a herdeiros indesejados (CHALHOUB, 1990). No caso deste plantel esta não era uma questão, já que segundo disposto por José da Silva Flores em testamento seus escravos não deveriam ser vendidos após o seu falecimento<sup>331</sup>.

Com a morte do senhor e a venda de suas embarcações em leilão, os ditos marinheiros foram afastados da navegação oceânica e realocados, por aluguel, na navegação fluvial interna ao Rio Grande do Sul. Esse novo enquadramento gerou o descontentamento dos marujos Celestino e Paulo, como demonstra o documento encaminhado pelo inventariante e testamenteiro de seu falecido senhor:

Diz José Pedro Alves, testamenteiro do finado José da Silva Flores, inventariante dos seus bens [...] que havendo a herança dois escravos Celestino e Paulo [...], ambos marinheiros de barra fora, tirou-os o suplicante dessa navegação e alugou-os para a navegação interna da província, como porém eles andem descontentes nesta navegação e buscam pretextos para se escaparem dela, e instam com o suplicante para os alugar para aquela a que estavam habituados, e em que tem sempre tido bom procedimento, pelo que não receia o suplicante que eles fujam continuando na profissão em que seu finado senhor os empregava, vem o suplicante requerer a V. Sa. se sirva de autoriza-lo a alugar os ditos escravos para a referida navegação de barra fora.

O Juiz solicita que Celestino e Paulo prestem declarações a respeito, mediante a qual autorizou o dito aluguel em abril de 1852. Pelos marinheiros-escravos foi:

[...] unanimemente dito que estando ambos acostumados a andarem embarcados barra a fora e logrando durante a viagem saúde, o que não acontecia vindo da barra para dentro, essa era a razão porque não gostavam da navegação interna, e por isso o pediam fossem alugados para a navegação externa.

---

<sup>331</sup> APERS, Inventário de José da Silva Flores e sua mulher Laurinda Leopoldina de Almeida Flores, Porto Alegre, 2ª Vara de Família e Sucessão, Caixa 004-1430, Auto 48 (documento gentilmente indicado por Paulo Roberto Staudt Moreira).

Trata-se de um caso interessante por possibilitar sondar os aspirações e motivos de descontentamento dos marinheiros, particularmente os escravizados, bem como a tentativa destes em influenciar em seus destinos. A afirmativa do desejo de manterem-se vinculados a rotas náuticas externas ao Rio Grande do Sul por questão de saúde talvez dissesse respeito ao impacto do clima sulino, que nas baixas temperaturas do inverno tornava extremamente desgastante o trabalho daqueles obrigados a lidar com a água e o vento. Mas as motivações para o afinco em se manterem atrelados à navegação oceânica talvez se relacionassem também com a busca de manutenção de vínculos sociais estabelecidos em outras regiões portuárias, ou talvez fosse apenas uma tentativa de se afastar de uma região onde eram socialmente reconhecidos como escravos, para assim puderem vivenciar alguma margem de autonomia se fazendo passar por homens juridicamente livres em portos distantes.

O conjunto dos casos acima analisados é ilustrativo de que as insatisfações comportadas pelas relações embarcadas podiam se manifestar de formas diversas, sendo a reação física apenas uma entre as suas várias configurações. Uma série de tentativas de negociação podia anteceder um ato extremo, embora praticamente só nos seja possível acessar aquelas que transcenderam as possibilidades acomodativas do sistema e foram figurar nos registros repressivos estatais. As últimas situações acima analisadas dizem respeito a formas de contestação não violentas, mas é necessário ponderar que a linha que separava tais configurações daquelas onde a imposição física aflorava era tênue e passível de ser facilmente transposta, uma vez que as doses de negociação e radicalização nem sempre eram passíveis de serem definidas previamente pelos agentes envolvidos. Todas, porém, relacionavam-se com as leituras distintas de marinheiros e do oficialato sobre o mundo do trabalho, com suas expectativas e perspectivas políticas quanto ao lugar estrutural ocupado por cada um e suas respectivas atribuições e direitos.

Uma rara oportunidade de acessar as tentativas de negociação maruja a respeito de suas insatisfações é dada pelo caso do motim envolvendo escravos-marujos do brigue-escuna mercante *Laura Segunda*, ocorrido em 1839 no litoral do Ceará (VIEIRA, 2010). Pela excepcionalidade desta fonte em termos de conteúdo consideramos pertinente incluí-la em nossa reflexão, ainda que se refira a uma província distante.

O caso assim transcorreu: antes de atacarem e matarem o capitão da embarcação, o contramestre, o prático, dois marujos e um passageiro, alguns dos escravos-marujos do *Laura Segunda*, sob a liderança de Constantino, teriam ido “à presença do capitão queixar-se do mal que passavam, e mostrar-lhe o *pouco comer*, que lhes distribuíam”. A isto o capitão não só

negou ouvidos como ainda os preveniu de que “o que eles mereciam era... muito açoite”, e em consequência de reclamações semelhantes o contramestre “tinha dado com uma colher à cara do marujo [escravo] Hilário”. Esta situação deu origem ao motim, “uma dessas conspirações de cosinha tantas veses fataes á sala [sic]”, pois “os negros começaram a *resmungar*; e sempre foi de máo [sic] augúrio, nos ergástulos, o captivo remungar” (SANTOS, 2009, p. 158 *apud* VIEIRA, 2010, p. 160). Este relato de caso é interessante por demonstrar a organização maruja para negociar, inclusive com a representação de um líder, mas ao mesmo tempo evidencia os limites do jogo paternalista, na medida em que a ameaça de punição física feita pelo capitão informava que qualquer tentativa de negociação estava encerrada.

Este episódio nos remete ainda ao fato de que embora a maior parte dos casos de conflitos verticais constituíssem contendas individuais, não estavam ausentes as ocorrências de contestação mediante mobilização coletiva, sem dúvida uma das situações mais temidas pelos comandos das embarcações pois representavam momentos em que algum nível de consenso marujo (ainda que nem sempre absoluto) era acionado frente a situações de descontentamento.

Dois levantes marujos ocorridos no mês de fevereiro de 1847 agitaram as águas do Rio Grande do Sul e a tranquilidade de senhores de escravos, patrões, donos de embarcações, passageiros e todos que de alguma forma vinculavam-se ao mundo náutico, evidenciando os limites da dominação dos senhores e da autoridade embarcada<sup>332</sup>. O primeiro deles teve como palco o iate mercante *Quibebe*, de propriedade de Roberto Barker<sup>333</sup>. Tendo partido do ancoradouro da Vila de São José do Norte no dia 08 de fevereiro, próximo do anoitecer seu patrão José Antônio de Almeida deu ordem para que se fundeasse na Baliza do Mosquito<sup>334</sup>. Foi neste momento que recebeu uma pancada dada por Salvador, seguida de bordoadas proferidas por João Pernambuco, ambos escravos-marinheiros da embarcação, ocasionando sua morte. Em seguida, com ajuda de outro marinheiro-escravo chamado Bento, seu corpo foi jogado na água com ferros aos pés e os marujos seguiram viagem até o porto da charqueada

<sup>332</sup> Sobre esses casos ver também Al-Alam (2008) e Moreira (2003)

<sup>333</sup> Roberto Barker era inglês, genro do famoso charqueador Antônio José Gonçalves Chaves, e fora casado com a filha deste último, de nome Maria Luiza Chaves.

<sup>334</sup> Baliza é “qualquer objecto que serve para assignalar um escolho, uma passagem ou um canal. Pode ser fixa ou flutuante; no primeiro caso emprega-se especialmente uma haste de ferro, ou madeira, afincada no fundo, e tendo na parte superior um signal vem visível; no segundo caso emprega-se bóias, barris, etc., presos em ancoras fundeadas” (Fonte: *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 30).

de Ignácio Barcellos, em Pelotas, de onde posteriormente fugiram por temerem ser presos. Perseguidos, acabam sendo capturados, julgados e condenados à morte em 23/03/1847<sup>335</sup>.

Na ocasião relatada, o iate *Quibebe* contava com uma tripulação composta por um único homem livre, o patrão, sendo todos os quatro marinheiros restantes escravos ligados ao complexo charqueador pelotense: Salvador (escravo de Roberto Barker, 17 anos, natural da Vila de Itu, trabalhava em todo ofício, mas que antes de embarcar no iate trabalhava na graxeira<sup>336</sup>); Bento (escravo de Roberto Barker, nação Moçambique, cerca de 30 anos, marítimo); João Pernambuco (escravo de João Rodrigues Barcellos, alugado ao *Quibebe*, nação Cassange, antes de trabalhar no iate fora serrador e falquejador). O quarto marinheiro era Dionísio (crioulo, escravo de Roberto Barker), que por ter testemunhado o levante e dele não participado acabou sendo igualmente morto.

Cinco dias após este episódio, outro levante de escravos-marujos contra a autoridade embarcada ocorreu igualmente nas águas da Laguna dos Patos. Desta vez o cenário foi o iate mercante *Belizário*, que partira de Rio Grande com destino a Camaquã levando no comando o patrão Luiz Pinheiro, sua esposa Josefa Alves Pereira e quatro escravos-marinheiros de nomes André (Moçambique, escravo de Francisco Gatta), Simão (Rebolo, escravo de Francisco Gatta), Brás (Moçambique, escravo de Francisco Gatta) e Manoel (“Mina da água doce”, escravo de Luiz Pinheiro). Nas proximidades da localidade conhecida como Quilombo<sup>337</sup>, o patrão é atacado por Brás e Manoel, o primeiro dando-lhe facadas enquanto o segundo lhe acertava a cabeça com malaguetas do iate<sup>338</sup>, aos gritos de “mata, mata, mata bota no mar” proferidos por André. Ainda “semi-morto”, Luiz Pinheiro é jogado à água, vindo a falecer<sup>339</sup>.

A viúva do patrão, temendo ser igualmente assassinada, consegue iludir os marinheiros com a promessa de que nada diria às autoridades sobre o assassinato e ainda passaria carta de liberdade a todos, e dessa forma a embarcação é conduzida até a charqueada São Lourenço, quando então os escravos são por ela denunciados e presos. Foram então pronunciados como incurso no 1º. artigo da Lei de 10 de junho de 1835, que previa pena de

<sup>335</sup> APERS, Processo Crime, Pelotas, Júri, Caixa 006-0303, Auto 207.

<sup>336</sup> As graxeiros eram os espaços das charqueadas onde se ferviam os ossos e demais detritos dos animais carneados, de forma a extrair sua graxa. Ester Gutierrez (2001, p. 48 e 91) afirma que nas graxeiros “se produziam velas, sebo, etc.” e que nos estabelecimentos charqueadores que examinou “os graxeiros, mais ou menos dois, ocupavam-se da graxeira. No início, ferviam as gorduras nos tachos de ferro; depois, em meados do século passado, cuidavam das caldeiras de vapor”.

<sup>337</sup> Possivelmente seja a localidade ainda hoje denominada Ponta do Quilombo, às margens da Laguna dos Patos, entre São Lourenço do Sul e a barra do Rio Camaquã.

<sup>338</sup> Malaguetas: “Cavilhas de pau torneadas, que se enfiam nos furos da mesa de amurada e de meia náu, para dar volta aos cabos de laborar” (conforme *Dicionário de Marinha que aos oficiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d’Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, p. 197).

<sup>339</sup> APERS, Processo Crime, Pelotas, Júri, Caixa 006-0302, Auto 205.



morte. Manoel e Bráz faleceram na cadeia de Pelotas em decorrência dos ferimentos e contusões sofridos, antes mesmo de assistirem seu camarada André ser condenado à pena capital em 24/03/1847. Simão é inocentado por não ser considerado cúmplice<sup>340</sup>.

A análise das motivações apontadas para o ocorrido é reveladora das perspectivas conflitivas que a dimensão do trabalho embarcado suportava. Para a viúva Josefa, a razão pela qual os escravos-marujos mataram seu esposo “é serem os mesmos negros uns malvados”. Mas para estes trabalhadores, o patrão foi por eles atacado porque “era muito mau e lhes dava muita pancada” e os “maltratava e lhes não dava de comer nem de vestir”. Cabe observar ainda que o período de ocorrência destes motins inseria-se no auge da safra das charqueadas, justamente quando o ritmo de trabalho se intensificava nestes estabelecimentos e as águas da Laguna dos Patos eram cortadas com mais frequência por iates como o *Quibebe* e o *Belizário*, imprescindíveis ao transporte desta produção para a exportação via o porto de Rio Grande.

Os casos *Belizário* e *Quibebe* causaram grande repercussão pública, de forma que não só seus julgamentos foram rápidos, transcorrendo em cerca de um mês e meio, mas também a resposta das autoridades provinciais, materializada mediante a promulgação da Lei Provincial nº 84, de 18/11/1847. Esta estabelecia que:

Art. 1º. Nenhuma embarcação, cuja tripulação constar de mais de três marinheiros escravos, poderá navegar no interior da Província sem que tenha o patrão e um camarada, que sejam pessoas livres. Excetuam-se desta disposição as canas de tolda.

Art. 2º. As autoridades a quem incumbe a fiscalização e registro das embarcações, não poderão conceder despacho, sem que se ache cumprido o disposto no artigo 1º. [...].<sup>341</sup>

Tratava-se de uma medida de caráter preventivo visando enfrentar a perigosa presença de elevados percentuais de escravizados compondo as tripulações da navegação mercante interna à província. Porém, como já observado no capítulo anterior, esta não era uma preocupação nova, surgida em decorrência específica destes acontecimentos, já estando presente nos discursos anteriores sobre a ordem e o controle social no espaço de circulação náutico. Mas é inegável que os motins de 1847 funcionaram como uma gota d'água que fez chegar ao grande público um sentimento de insegurança já partilhado por aqueles diretamente relacionados com o mundo embarcado mercante e que se alicerçava no temor frente a

---

<sup>340</sup> Salvador, Bento e João Pernambuco foram executados em 22/07/1847 na cidade de Pelotas, e André em 01/06/1849. Sobre os enforcamentos de escravos em Pelotas, ver Al-Alam (2008).

<sup>341</sup> Fonte: RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Índice das leis promulgadas pela Assembléia Legislativa da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul desde o ano de 1835 até o de 1851*. Porto Alegre: Typ. do Rio-Grandense, 1872.

dependência do trabalho escravizado para a composição das tripulações. Assim como muitas outras embarcações deste setor, o *Quibebe* e o *Belizário* eram tripulados apenas por marinheiros escravos, em grande medida africanos, e frequentemente presenciavam episódios de conflitos entre marujos e seus oficiais que poderiam evoluir para configurações mais extremas.

Embora a documentação analisada relativa aos motins sugira ter havido premeditação dos revoltosos, cabe observar que tais movimentos não necessariamente nasciam de ações previamente planejadas. Conflitos inicialmente individuais poderiam, em decorrência de solidariedade ou percepção de interesses e formas de opressão comuns, acionar a participação de outros marinheiros e ganhar dimensão coletiva. Se observarmos as motivações que levaram ao motim do *Belizário*, por exemplo, veremos que elas eram comuns a muitos outros atos individuais de rebeldia maruja: os maus tratos e o fornecimento deficitário de alimentação e vestuário. Assim sendo, o espectro dos motins rondava frequentemente as embarcações mercantes que transitavam pelas águas do Rio Grande, tão perigoso como a espessa neblina que poderia levá-los ao naufrágio.

Em termos práticos, porém, a referida Lei de 1847 parecia de difícil efetivação, ao menos foi o alegado pelo grupo de negociantes da cidade de Porto Alegre que encaminhou uma representação à Assembléia Legislativa Provincial do Rio Grande do Sul em 1852 solicitando a sua revogação. Seguiu-se acalorado debate entre os deputados, e os contrários a esta legislação argumentavam sobre as dificuldades enfrentadas pelos proprietários de embarcações no atendimento da exigência de pelo menos um marinheiro livre, além do patrão, nas tripulações da navegação interna, situação atribuída à invencível repugnância dos habitantes do país para com a vida do mar. Alegavam ainda que a permanência desta situação estaria trazendo prejuízos ao comércio e o encarecimento dos fretes dos iates, e inclusive dando origem a situações de burla da lei, pois após dias parados nos portos em busca de homens livres para compor suas tripulações, muitos proprietários de iates as estariam preenchendo com marinheiros livres apenas para satisfazer a lei, e após zarpar estes voltariam para terra em um ponto mais avante. Ademais, alegavam a ineficiência representada por apenas dois homens livres na contenção de possíveis levantes de marinheiros-escravos em maior número.<sup>342</sup>

Já os deputados favoráveis à permanência da lei apontavam os perigos de se ter embarcações completamente entregues ao serviço de trabalhadores escravizados, justificando

---

<sup>342</sup> A transcrição deste debate está reproduzida em: Piccolo (1998, p. 519-528).

a importância do dispositivo legal no sentido de evitar novos episódios como os motins de 1847, bem como argumentando sobre a importância da medida para abolição progressiva da escravidão. Ao fim das contas, a estrutural dependência da mão de obra escrava na navegação interna falou mais alto e a lei, a que parece, foi revogada. Segundo Moreira, teria ocorrido uma:

[...] acomodação dos deputados às condições do mercado de trabalho, ou seja, não existia alternativa neste caso, a não ser correr o risco de perder parte do patrimônio através das fugas (e outras formas de resistência) de escravos marítimos, pois afinal praticamente não havia como evitar se esses quisessem praticar algum ato de insubordinação. (MOREIRA, 2003, p. 72).

O fato é que o temor de motins embarcados era uma realidade que assombrava o imaginário de comandantes e passageiros no mundo atlântico. Recorrentes casos pintaram seus mares com as cores da insatisfação<sup>343</sup>. Muitas vezes referidos como “explosões” de raiva de indivíduos insubordinados e desqualificados ou, como afirmou o deputado sul-riograndense Fidêncio Prates nos debates sobre a Lei de 1847, por indivíduos que agiam “mais por instintos ferozes do que pela razão” (PICCOLO, 1998, p. 520), na realidade tais atos coletivos eram fruto de acúmulos de tensões e descontentamento que atingiam um grau extremo, após outras tantas tentativas de ‘negociação’. Não podemos deixar de observar que um ato extremo, seja coletivo ou individual, era quase sempre antecedido de formas mais sutis de contestação, já que eram decisões arriscadas, caminhos quase sem volta frente ao risco de implacável repressão.

Os diversos casos de conflitos acima analisados, ainda que supostamente possam ser vistos como situações excepcionais ou ocasionais decorrentes de momentos extremos de crise, devem ser apropriados como uma possibilidade de acessar aspectos constituintes das relações cotidianas nas embarcações, particularmente uma diversidade de valores e tensões que as balizavam. Ademais, não devem ser resumidos a incompatibilidades pessoais e de humores entre os envolvidos, mas sim como resultantes de tensões advindas dos lugares estruturais antagônicos ocupados pelos diferentes grupos conformadores do mundo do trabalho embarcado e pelo choque dos diferentes projetos políticos do estado, dos comerciantes, dos comandos embarcados, dos senhores de escravos e dos marujos quanto à função das marinhas

<sup>343</sup> Jaime Rodrigues (2005, p. 177), por exemplo, relata dois casos de motins de marinheiros de embarcações negreiras, envolvendo os navios *Gambia Castle* e *Coventry*, motivado por questões como o tratamento desumano dispensado pelo comando, negligência com a saúde dos marinheiros e privilégios internos à tripulação. Ver ainda o estudo sobre o motim a bordo do *Bounty* ocorrido em abril de 1789 neste navio inglês em viagem para o Taiti (ALEXANDER, 2007). Ver igualmente Linebaugh e Rediker (2008), bem como o já referido estudo de Vieira (2010) sobre um motim promovido por escravos do brigue-escuna *Laura Segunda* no litoral do Ceará em 1839.

mercante e militar. Mais do que desgastes entre indivíduos ou grupos sociais, eram tensões entre concepções emanadas desses diferentes projetos em disputa.

### 5.2 – Cultura marítima e protesto marujo:

Indivíduos que agiam “mais por instintos ferozes do que pela razão”, verdadeiras máquinas de trabalho “sem nenhuma inteligência e sem nenhum incentivo de interesse”. Dessa forma nada elogiosa os deputados Fidêncio Prates e Mendonça se referiram aos escravos-marinheiros durante os debates ocorridos na Assembléia Provincial do Rio Grande do Sul em 1852, por ocasião da discussão sobre a anulação da já referida Lei n. 84 de 18/11/1847 (PICCOLO, 1998, p. 519-528).

Esta era na realidade uma leitura partilhada por setores mais abrangentes das elites em relação não só aos marítimos escravizados, mas ao conjunto dos grupos populares de forma mais ampla. Por estas perspectivas, as atitudes contestatórias dos grupos trabalhadores eram apreendidas como desprovidas de racionalidade e sentido político e até mesmo humanidade. Neste momento propomos um contraponto a esta perspectiva mediante uma problematização dos significados políticos e da racionalidade de tais atitudes, tomado-as aqui enquanto ações contestatórias constituintes de sua cultura do trabalho. Buscaremos ir além da superficial premissa de que os grupos populares não agem, mas somente reagem de forma espasmódica, violenta, gratuita e irracional a determinadas condições insatisfatórias de vida, em ações que careciam de significado mais profundo.

Importante situar que falar de práticas políticas não necessariamente implica lidar com instâncias formais de organização como o sindicato, o partido e outras configurações do associativismo formal, e de fato um leque amplo de práticas tidas por muito tempo como não organizadas passou a ser valorizado pela análise histórica por ser portador de capacidade de transformação social, política e econômica. Pelo menos desde a década de 1960 a historiografia sobre o protesto popular tem tido um crescimento extraordinário, particularmente a partir dos estudos da História Social sobre o comportamento coletivo de grupos pouco organizados política e socialmente, em que se destacam os trabalhos pioneiros de George Rudé, Edward Thompson e Eric Hobsbawm (PAMPLONA, 1996, p. 215).

Tal renovação nos debates da História Social do Trabalho é perpassada por uma diversidade de discussões, cabendo destacar aquilo que podemos chamar de emergência do indivíduo e da experiência. Os grupos trabalhadores, que por muito tempo foram vistos como

meras vítimas passivas do sistema, como dados de séries estatísticas ou unicamente pela posição ocupada frente as estruturas produtivas, têm sido tomados nas últimas décadas como coletivos formados por indivíduos que buscavam, mesmo sob o jugo desigual das relações de poder, serem sujeitos ativos de suas próprias histórias.

Alicerçada nesta importância conferida à experiência e ao protagonismo dos sujeitos históricos está a crítica ao pressuposto da ausência de cultura política dos grupos subalternos, o que no caso do Brasil inclui um esforço em contrapor matrizes interpretativas que consideravam este um país sem povo, ou melhor, com um povo incapaz de ações e leituras políticas autônomas<sup>344</sup>. Este paradigma difundiu um legado perverso sobre o imaginário a respeito dos grupos trabalhadores brasileiros, já que os escravizados e seus descendentes – percebidos como seres coisificados pela brutalidade de uma dominação que aniquilara sua cultura e capacidade de pensamento e ação própria – quando comparados com os trabalhadores europeus, acabavam por serem vistos como incapazes de elaborar cultura política e de se organizarem de forma madura:

Lá [Europa], costumes e tradições densas haviam fecundado as lutas operárias; aqui, a escravidão legara ausência de cultura política [...]. O desdobramento historiográfico de semelhante ordem de ideias é claro: o desenvolvimento histórico lacunar, aparente peculiaridade nacional, teria produzido a ausência de classes definidas. (CHALHOUB e SILVA, 2009, p. 16)

A década de 1980 no Brasil assistiu a difusão de um novo paradigma na historiografia social dos grupos trabalhadores. Novos temas, problemas e fontes passam a ser utilizados nos estudos sobre escravizados, trabalhadores rurais, urbanos e operários, buscando entender os atos destes agentes a partir de sua própria ótica e entendendo-os como sujeitos historicamente ativos. Ações, práticas e formas de pensar dos grupos populares deixaram de ser vistas como mero reflexo e internalização da cultura dominante na medida em que passaram a ser

---

<sup>344</sup> José Carlos Barreiro, ao analisar sob quais perspectivas culturais as camadas populares foram pensada pela historiografia brasileira clássica – particularmente Caio Prado Júnior e Emilia Viotti –, afirma que este primeiro autor “parece evocar o tema da cultura das ‘camada populares’ não para investigar a sua condição de sujeito, mas para desenvolver a ideia de passividade” (BARREIRO, 1995, p. 61). Em *Formação do Brasil contemporâneo*, C. Prado Junior perceberia como ínfima a contribuição da cultura dos indígenas e dos africanos escravizados na constituição da nação justamente por sua passividade, a qual seria inclusive a responsável pela sua subjugação: “É a esta passividade aliás das culturas negras e indígena no Brasil que se deve o vigor com que a do branco se impôs e predominou incontestemente, embora fosse muito reduzido, relativamente à das outras raças a sua contribuição demográfica” (PRADO JUNIOR, *apud* BARREIRO, 1995, p. 61). Importante ainda analisar o papel da “escola sociológica da USP” como referência para a teoria do “escravo-coisa” e, conseqüentemente, da ausência de cultura política entre escravizados e descendentes. Um valioso panorama sobre esta discussão pode ser encontrado em Chalhoub (1990).

percebidas como resultantes de processos que envolvem protagonismo, criação e luta (BARREIRO, 1995, p. 61).

Se até recentemente a historiografia conferia centralidade às formas institucionais de organização das classes trabalhadoras – sindicatos, associações e partidos – como as configurações mais maduras e coerentes de protesto popular, novos olhares têm demonstrado que a capacidade de organização e ação coletiva destes grupos – sejam escravizados ou livres – não se resumia a estes canais institucionais e incluía outros expedientes e dimensões de ativismo. Desprende-se daí uma ampliação da noção de ação política de modo a incluir uma gama mais ampla de atitudes contestatórias, tais como as analisadas na primeira parte deste capítulo. A própria história operária – ramo da História do Trabalho que mais estudos concentra – ampliou suas fronteiras para além do movimento organizado na medida em que passou a incluir outras dimensões da experiência trabalhadora como as condições de vida, gênero, lazer, habitação, afetividade, etnicidade, resultando numa ampliação do seu leque temático (CHALHOUB e SILVA, 2009, p. 33 e 40-41; BATALHA, 2004, p. 13).

Concordamos com Gomes e Negro (2006, p. 222) quando afirmam que os:

Estudos sobre os mundos do trabalho permanecem sob o desafio da urgência de dar conta de sentimentos e aspectos além do processo de trabalho e da revolta contra a exploração. Não precisam se livrar de sindicatos, lideranças ou partidos, mas carecem de reconhecer e refletir sobre aquilo que acaba sendo minimizado.

A discussão sobre “desvio” realizadas na primeira parte deste capítulo contribui com o debate sobre a ampliação da noção de ação política por possibilitar perceber o comportamento divergente não como uma questão de inadaptação cultural, mas como um problema político (VELHO, 1979, p. 23-24). Na medida em que as normas são estabelecidas mediante os objetivos de um determinado grupo – por exemplo, os objetivos do estado nacional, dos comerciantes marítimos ou dos senhores de escravos – e em função de questões que auxiliam ou atrapalham a realização desses objetivos, a dimensão de quais as regras que devem ser impostas, quais os comportamentos que devem ser vistos como desviantes e de quais as pessoas que serão assim rotuladas deve também ser percebida como política. Cabe salientar que as normas criadas por essa rotulação não são universalmente aceitas, constituindo objeto de divergência, e assim parte do processo politicamente conflitivo característico da dinâmica em sociedade (BECKER, 2008, p. 20-30).

Dessa maneira torna-se possível problematizar as categorias *indisciplina*, *transgressão* e *insubordinação*, de forma que elas não sejam entendidas como mero e fortuito desrespeito à

autoridade ou comportamento desviante e inadaptado, mas sim como atos relacionados a leituras específicas e conflitantes quanto ao mundo do trabalho embarcado e a determinados projetos de estado ou do mercado. A captação da dimensão política da divergência, aplicada à nossa perspectiva do protesto e da contestação maruja, permite que fuçamos de classificações que a categorizam como banditismo, perversidade, patologia, irracionalidade, desvio, inadaptação, apreendendo-o como constituinte do universo das formas de resistência popular, entendida aqui como “a violação de normas de comportamento impostas externamente” (HOLLOWAY, 1997, p. 27).

As práticas contestatórias devem ser vistas, assim, como tipos específicos de ação social relacionadas a um contexto de trabalho particular e a determinados propósitos e objetivos, e dessa forma se distanciam de qualquer atribuição de irracionalidade ou simples explosão de violência fortuita. Mesmo que grande parte desses atos de protesto fossem postos em prática de forma individual e carecessem de uma organização ou programa institucionalizados, eles guardavam coerência entre si no que se refere às suas motivações e tinham como base determinadas noções de legitimidade e ilegitimidade, direitos e deveres calcadas no mundo do trabalho embarcado, em valores progressos destes trabalhadores e em leituras partilhadas pelo grupo. Eram, igualmente, decorrentes de processos de desgaste e acúmulo de tensão que podiam eclodir em formas violentas de contestação ou ainda serem resolvidas mediante o acionamento de estratégias paternalistas de dominação e conciliação. Devem, assim, ser consideradas como parcela constituinte das lutas políticas e sociais das sociedades em que estavam inseridas, bem como de uma cultura comum a um grupo e a um dado ambiente de trabalho. Os motins e outras ações podem ser captados, assim, como manifestações de uma desobediência coletiva politicamente informada, da mesma forma que é possível perceber um componente político nos pequenos atos cotidianos estabelecidos pelos marujos contra a opressão e exploração a bordo dos navios.

A percepção da recorrência de determinados fatores como motivações do protesto e das lutas marujos informa sobre a coerência interna da cultura marítima reivindicatória, possibilitando perceber a conformação de interesses e antagonismos comuns por parte destes trabalhadores. Para além de alianças ou conflitos constituídos a partir de elementos como categoria jurídica ou origem, forjavam-se solidariedades e lutas políticas com base na percepção de valores e interesses comuns advindos do compartilhamento de situações de trabalho e opressão, o que guardava relação com a emergência de uma identidade maruja. Apenas como forma de assinalar o que já foi apontado anteriormente, podemos afirmar que os valores marujos que estavam na base da maior parte das contendas com a autoridade diziam

respeito, basicamente, aos seguintes aspectos: contestação frente ao fornecimento deficitário de alimentação ou vestuário; à imposição de ritmos de trabalho vistos como excessivo ou sob condições percebidas como excessivamente rigorosas; questionamento de castigos considerados injustos ou excessivos; busca por manutenção de margens de autonomia no uso do tempo em terra e nos momentos de folga (vivência de espaços e oportunidades oferecidas pela cidade em termos de possibilidades econômicas, sociabilização, afetividade, lazer e descanso, etc). Em seu conjunto, estes valores dialogavam com noções políticas constituídas na experiência do mundo do trabalho e alicerçadas em leituras quando a legitimidade de determinados direitos e deveres, sobre as quais incidia a bagagem e os valores culturais advindos das experiências progressa destes indivíduos.

Tais considerações sobre a gestação de práticas contestatórias oriundas de uma identidade alicerçada em experiências partilhadas no mundo do trabalho nos possibilita pensar as relações embarcadas a partir da perspectiva de classe. Para além do sentido marxista tradicional do conceito de classe social, relacionado ao contexto específico da sociedade capitalista industrial constituída a partir do século XIX, o seu uso heurístico tem possibilitado à análise historiográfica estendê-lo para abordagens de sociedades anteriores à emergência da sociedade industrial, o que evidentemente exige as devidas ponderações atinentes às particularidades de cada momento histórico estudado (THOMPSON, 1984)<sup>345</sup>. A existência de experiências comuns de trabalho entre marinheiros livres e escravizados, de semelhante nível de exploração, de antagonismos do grupo frente a outros grupos detentores de uma posição de poder superior na estrutura do trabalho e a posição semelhante quanto às relações de produção são elementos verificados e que tornam válido o recurso a esta categoria para a análise que efetuamos.

---

<sup>345</sup> No caso específico do Brasil do XIX, temos a coexistência do trabalho escravizado com um escalonamento diversificado de formas de trabalho livre, não necessariamente urbano nem assalariado, distantes do espaço fabril europeu do qual originalmente a categoria analítica em questão foi pensada. Acreditamos, porém, que tal contexto não invalida o uso do conceito de classe social. Se entendermos classe como processo, podemos considerar que os sistemas ou economias baseadas no trabalho livre assalariado ou no trabalho compulsório escravizado, apesar das suas diferenças, constituíam partes de um mesmo todo, já que inseridos em um sistema global que criava nexos entre sociedades portadoras de elementos distintos como, por exemplo, a “plantation” das Américas e o chão das fábricas europeias. Perspectiva que possibilita vermos as economias americanas predominantemente escravistas no século XIX não como contraditórias ao mundo industrial nascente, mas sim como uma das configurações do trabalho na economia-mundo capitalista. Quanto à categoria “economia-mundo”, utilizamos a definição de Tomich, o qual a concebe “como uma construção teórico-histórica distinta, abrangente e unificada no espaço e no tempo. Deste ponto de vista, Estados, relações de produção, classes sociais, etnias não são concebidas como independentes nem da economia-mundo nem uma das outras. Antes, são tratados como partes constitutivas da economia-mundo. Cada relação particular, ou seja, cada subunidade possível é formada através de sua relação com as outras, e cada uma ocupa uma posição espaço-temporal distinta na totalidade das relações que compõem a economia-mundo” (TOMICH, 2004, p. 225).



Uma aproximação com a perspectiva de E. P. Thompson quanto à relação entre a formação da classe e sua consciência pode nos auxiliar a pensar o “fazer-se” dos marinheiros como grupo. Segundo este autor:

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. Se a experiência aparece como determinada, o mesmo não ocorre com a consciência de classe. (THOMPSON, 1987, p. 10)

Fundamental na abordagem de Thompson sobre a formação da classe é sua noção de que a classe se faz mediante um processo de luta política, vivências, atitudes, valores, tradições culturais e formas de atuação comuns no enfrentamento dos antagonismos e da exploração. Processo no qual a experiência joga papel fundamental<sup>346</sup>. Assim, ao observar a emergência de sentimentos de grupo e solidariedades marujas deve-se considerar, para além do lugar estrutural do indivíduo frente ao mundo do trabalho, o papel exercido pelas experiências comuns e pela articulação de interesses e identidades de grupo entre si e em oposição aos grupos dirigentes e empregadores. Uma identidade que, por sua vez, se constituía a partir das experiências de luta comuns a bordo, mas também com base em um conjunto de práticas e modos de vida transportados pelos grupos populares de suas vidas progressas até o convés e que informava sobre determinados valores dos quais os marujos pareciam não estarem dispostos a abrir mão. Tal perspectiva, acreditamos, possibilita que nos aproximemos dos meandros deste complexo processo de elaboração identitária sem, no entanto, incorrer no risco de pressupor a existência de sujeitos históricos pré-constituídos.

O seguinte caso é ilustrativo da percepção dos antagonismos que permeavam o trabalho embarcado e das identidades contrastivas que podiam se forjar a partir disso. Em 04/09/1843, na cidade de Rio Grande, se reuniu a bordo da embarcação Brigue Escuna de

---

<sup>346</sup> Segundo E. P. Thompson (1984, p. 37): “[...] las clases no existen como entidades separadas, que miran en derredor, encuentran una clase enemiga y empiezan luego a luchar. Por el contrario, las gentes se encuentran en una sociedad estructurada en modos determinados (crucialmente, pero no exclusivamente, en relaciones de producción), experimentan la explotación (o la necesidad de mantener el poder sobre los explotados), identifican puntos de interés antagónico, comienzan a luchar por estas cuestiones y en el proceso de lucha se descubren como clase, y llegan a conocer este descubrimiento como conciencia de clase. La clase y la conciencia de clase son siempre las últimas, no las primeras fases del proceso real histórico.”

Guerra *Pirajá*<sup>347</sup> o Conselho de Guerra, por ordem do Capitão de Mar e Guerra Antônio Pedro de Carvalho, comandante das Forças Navais desta Província, para julgar o soldado do Corpo de Artilharia de Armada brasileira Cipriano de Souza Rodrigues, acusado de crime de insubordinação contra um oficial imediato<sup>348</sup>.

Cipriano Rodrigues, homem pardo, cabelos carapinhados, tinha 25 anos, natural do Rio de Janeiro, não sabia ler nem escrever e era filho de Joaquim de Souza. Não constam mais dados sobre sua vida pregressa, nem mesmo se sua inserção na Armada se deu de forma compulsória ou voluntária. Apenas sabemos que era identificado como o soldado número 95 da Segunda Companhia e que foi destacado por ordem superior de seu Quartel para bordo do *Pirajá* em 01/05/1843, e no dia 20 do mesmo mês partiu da capital imperial com destino ao Rio Grande do Sul. O referido conflito, ocorrido no dia 14 de julho, levou Cipriano a ser preso por ordem do Comandante e posto em ferros sob a acusação de crime de insubordinação. Chegando ao porto de Rio Grande, foi constituído na própria embarcação um Conselho de Investigação visando analisar o ocorrido e averiguar se havia matéria para submeter o réu ao Conselho de Guerra. Constava que o réu, em alto mar:

[...] na ocasião em que limpava a ferragem pertencente à Artilharia, sendo advertido pelo Segundo Tenente da Armada Antônio Pedro Carneiro Pereira da Cunha para que fizesse a limpeza com cuidado e não se distraísse desacatou aquele Oficial a ponto de lhe dirigir em meia voz alguns insultos e sendo-lhe imposto o silêncio pelo mesmo Oficial respondera acremente [...], esquecido de todo o dever de subordinação.

Os testemunhos e interrogatórios revelam maiores detalhes sobre o conflito. O Escrivão do Brigue *Pirajá*, que estava na tolda do navio conversando com alguns oficiais, afirmou ter visto o 2º Tenente Antônio Pedro Carneiro Pereira da Cunha ir repreender ao réu Cipriano Rodrigues:

[...] para que fizesse com mais prontidão a limpeza da ferragem, ao que *o dito soldado respondeu estar trabalhando, e que quem mais fazia menos ganhava*, e que tendo o dito Segundo Tenente dado um passeio ficou ele Escrivão um pouco afastado do dito Soldado, e diz ter ouvido que o mencionado Soldado dirigia ao mesmo 2º Tenente insultos a meia voz

---

<sup>347</sup> O Brigue Escuna *Pirajá* “foi o segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil em homenagem a esse Distrito da Bahia, onde as forças brasileiras derrotaram as portuguesas em 8 de novembro de 1822. Foi construído na Bahia, a um custo estimado em 27:596\$769, tendo sua a quilha batida em 22 de março de 1836, foi lançado ao mar em 24 de setembro de 1836 e foi incorporado e submetido a Mostra de Armamento em 6 de outubro de 1836. Em 26 de agosto [1851], foi desarmado no Pará”. Fonte: <http://www.naviosbrasileiros.com.br/ngb/P/P081/P081.htm>

<sup>348</sup> APERS, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 005.0417, Auto 10.

bastante grandes como o de chamá-lo patife, impostor, pelintra, do que sendo ele Escrivão perguntado pelo 2º Tenente em questão disse-lhe o que tinha ouvido, ocasionando disso que o 2º Tenente fosse repreende-lo, e sendo levado de cólera pela continuação da falta de respeito da parte do mencionado Soldado dera-lhe um empurrão nos peitos, ao que o Soldado ameaçou-o empunhando uma lança que estava limpando; no mesmo instante deu ele Tenente parte ao Comandante do acontecido, respondendo o Comandante ter presenciado, e mandando formar o Destacamento leu os Artigos de Guerra 1º. e 62º., depois do que mandou por a ferros no Porão ao dito Soldado de Artilharia, e nada mais disse. [grifos nossos]

Cipriano Rodrigues contesta a acusação de ter ofendido e ameaçado o oficial Antônio Pereira da Cunha alegando, porém, ter sido mesmo assim agarrado pelo pescoço, ofendido com nomes insultantes como “negro” e “moleque” e recebido uma bofetada por parte do superior. O soldado do Corpo de Artilharia da Marinha, Marciano Barroso de Mello (natural do Ceará, solteiro, vivia dos seus soldos, 36 anos, não sabia ler nem escrever), ao ser interrogado igualmente contrapôs a versão da oficialidade, afirmando saber:

[...] por estar perto do réu que ele não dirigira insultos ao Segundo Tenente Antônio Pedro Carneiro Pereira da Cunha, mas que passando aquele oficial por perto dele réu, e chamando-o [a Cipriano] de mandrião<sup>349</sup>, depois que o oficial se retirara, se voltara para os seus companheiros, que estavam no mesmo serviço de limpeza do armamento, e começara a lastimar sua sorte, *dizendo entre outras coisas, que quem mais fazia menos merecia* e que sua mãe quando o deu a luz, antes fosse um saco de lixo. [grifos nossos]

Os detalhes do caso sugerem que o ato de insubordinação de Cipriano se constituiu de um questionamento dissimulado decorrente do acúmulo de tensão advinda do mundo do trabalho embarcado. Mas o que queremos neste momento salientar é o significado dos resmungos do réu. Ao afirmar que “*quem mais fazia menos merecia*”, Cipriano revelou sua leitura quanto aos diferentes lugares ocupados por oficiais e marinheiros na estrutura do trabalho, bem como a sua inconformidade com as diferenças de direitos e deveres e com as formas de controle rígidas presentes na vida embarcada. De forma que este caso permite discutir a percepção do marinheiro com sua condição de classe.<sup>350</sup>

Lembremos que raras são as fontes documentais do século XIX brasileiro que traduzem os sentimentos e as percepções dos trabalhadores subalternos sobre sua condição, e

<sup>349</sup> Que é dado à preguiça; indolente. Indivíduo preguiçoso ou ocioso (conforme: *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Organizado por Candido de Figueiredo. Publicado em Lisboa por A. M. Teixeira, 1913).

<sup>350</sup> Sobre o desfecho do caso: em 20/06/1843 o Conselho de Investigação, alinhado com as posturas da oficialidade de não tolerar situações de quebra de subordinação, elemento central da disciplina militar, julgou haver matéria para conduzir o réu ao Conselho de Guerra, de forma que no julgamento final o Auditor Manoel José de Freitas Travassos Junior decide pela condenação do réu a seis meses de prisão, na forma da última parte do 1º. Artigo 1º.

nesse sentido a fala de Cipriano adquire especial relevo. Mas igualmente podemos situar as já referidas formas diversificadas de contestação como momentos representativos do compartilhamento de leituras comuns quanto às relações de classe e poder embarcadas. Trata-se de situações sugestivas de que a ação coletiva dos marujos podia ter por base a solidariedade de classe, alicerçada em uma identidade de concepções e interesses advinda de suas relações com formas comuns de opressão e trabalho, e na qual outros aspectos como origem comum podiam não necessariamente desempenhar o papel principal, ainda que estivessem presentes. As considerações de Emilia Viotti da Costa sobre a construção de solidariedades e a gestação de formas de resistência, ainda que se referindo especificamente aos grupos dos escravizados, podem ser ampliadas de forma a pensar os laços e sentimentos de grupos mais amplo de trabalhadores como os nossos homens do mar. Segundo a autora:

Foi na resistência cotidiana que os escravos reafirmaram seu apego a seus 'direitos' e testaram os limites do poder senhorial. Foi na resistência cotidiana que o ressentimento dos escravos cresceu, que laços de solidariedade se fortaleceram, que líderes se formaram e que atos de desafio individual se converteram em protesto coletivo. (COSTA, 1998, p. 109).

Quanto às formas de constituição e aprendizado desta cultura, cabe observar ser ela produzida no dia-a-dia do trabalho e para a qual a oralidade e as experiências práticas desempenhavam papel fundamental não só na transmissão de saberes técnicos, mas também no estabelecimento de noções e leituras políticas. Assim como o marinheiro novo ia aprendendo com os mais experientes, no dia a dia, os saberes necessários ao especializado trabalho embarcado, tinha acesso igualmente a noções políticas, tomava contato com valores relativos às relações de poder, ia desvelando os sentidos dos conflitos corriqueiros entre marinheiros e seus comandantes – carregados de interesses antagônicos –, bem como ouvia histórias sobre acontecimentos transcorridos em terras e águas próximas ou longínquas versando sobre personagens que sonharam e lutaram pelo direito de interferir no destino de suas vidas. De maneira que juntamente com o aprendizado de técnicas específicas de trabalho ocorria a transmissão “de experiências sociais ou da sabedoria comum da coletividade” (THOMPSON, 1998, p. 18).

Dessa forma, a partir da carga de experiência anterior que cada indivíduo comportava e das experiências compartilhadas a bordo, o marinheiro novo moldava suas noções do que era tolerável ou não na relação com a autoridade embarcada, desenvolvendo e partilhando concepções quanto a direitos e deveres e sobre o legítimo e o ilegítimo no mundo do trabalho, de maneira a se apropriar e atualizar constantemente uma cultura política comum.

Ainda que dizendo respeito à realidade da Armada Portuguesa em fins do século XIX, a referência documental a seguir é sugestiva do papel dos mais experientes na transmissão de valores culturais contestatórios marujos, e frente a dificuldade em captar tal dimensão mediante as outras fontes disponíveis tal documento fornece uma possibilidade de apreciar a questão. Trata-se da obra na qual José Jorge Pereira analisa a simulação e dissimulação de doenças na marinha de guerra portuguesa como expediente acionado por marinheiros visando a esquiva do serviço. Segundo este autor, era comum que o marujo simulasse:

Em terra [...] uma doença para ficar no hospital, quando receber ordem de embarcar para uma possessão que não lhe agrade; a bordo allega uma indisposição, um incommodo qualquer que o iniba do serviço. (PEREIRA, 1891, p. 40)

Para tais intentos, os marujos recorreriam a uma série de engenhosos artifícios que oscilavam entre a simulação de doenças inexistentes até o agravamento deliberado ou exagero de sintomas de enfermidades que de fato estivessem acometidos. Interessante é destacar que, segundo Pereira, haveria uma tradição de transmissão de saberes entre os marinheiros sobre as formas de simular e dissimular:

O serviço militar obrigatório tem mandado, para o exército e armada, rapazes inteligentes e instruídos, mas que nem por isso são os mais entusiastas pela vida militar. Nada há que rivalize com a habilidade e constância em levar por diante o seu intento, como as argucias empregadas por alguns mancebos, fazendo com que ande por assim dizer suspenso, durante meses, o diagnostico dos mais pacientes e sagazes observadores. *Alguns indivíduos chegam a ensinar os recrutas a simular uma doença da qual possam utilizar-se para a reforma. Nos regimentos, e com este intuito, velhas receitas, umas vezes escriptas, outras vezes tradicionaes, passam d'uns a outros, por vezes enriquecidas de novos elementos [...] fornecidos por indivíduos mais ou menos conhecedores do assumpto.* (PEREIRA, 1891, p. 41-42). [grifos nossos]

Segundo J. J. Pereira, em contextos de guerra as simulações aumentavam rapidamente, atingindo grandes proporções, e “para levarem por diante o seu fim, [os marinheiros] simulam doenças mais ou menos graves, e às vezes é uma mesma doença simulada que ataca, como que epidemicamente, différentes indivíduos [sic]” (PEREIRA, 1891, p. 40). Interessante observar que este relato guarda relação com um trecho do livro *Bom Crioulo*, obra literária já referida e escrita por Adolfo Caminha (ex-segundo tenente da Armada Imperial brasileira na segunda metade do século XIX) onde são narradas as desventuras do marinheiro negro Amaro. Este, escravo fugido que engajou na marinha de guerra buscando a liberdade

mediante o “abrigo da farda”, em determinado momento revolta-se contra o seu comando por ter sido transferido da velha corveta à vela onde estava habituado para um moderno couraçado (navios revestidos com chapas de ferro) “conhecido pelo seu maquinismo complicado” e visto pelo marujo como uma “prisão de aço que lhe consumia o tempo, e cuja disciplina – um horror de disciplina – privava-o de ir à terra hoje sim, amanhã não” Em sua indignação, Amaro cogita pedir transferência para outra embarcação e pondera que, caso lhe fosse recusada, “baixava hospital, desertava, ia-se embora pelo mundo”, insinuando o recurso a uma suposta doença como resposta à indesejada transferência (CAMINHA, s/d, p. 49 e 57).

Devemos atentar igualmente para o papel dos valores progressos à vida embarcada e que eram transportados para o convés pelo amplo leque dos indivíduos que perfaziam o grupo dos marujos, uma vez que eles incidiam na conformação da cultura dos homens do mar e, particularmente, nas suas práticas contestatórias. O perfil das guarnições era fator que incidia na constituição destes valores transportados. A formação dos quadros da Armada Imperial e da marinha mercante, ao depender essencialmente do recrutamento e do trabalho escravo respectivamente, acabava se valendo de grupos sociais não só insatisfeitos com a compulsoriedade de suas novas vidas, mas também portadores de valores e práticas que não se conformavam com as expectativas das autoridades. De forma que “os conflitos nos momentos de folga mostraram que para a Marinha estavam sendo levados homens cada vez mais indispostos a ceder em seus costumes e valores construídos nas ruas” (NASCIMENTO, 2001, p. 28). Eram valores em grande medida comuns aos grupos populares dos quais estes trabalhadores eram originários, alicerçados em um modo de vida tenazmente defendido. Neste sentido, Álvaro Nascimento, ao analisar os casos de reincidência de faltas por marujos da Armada brasileira, informa que:

[...] mesmo com o temor de sofrer os castigos corporais, os costumes e valores mais importantes não eram modificados com a eficiência esperada pelos oficiais da Marinha e chefes de polícia. Após estarem fardados, devido ao recrutamento forçado, eles poderiam retornar às ruas, aos prostíbulos, às maltas de capoeiras, aos quiosques e a todos os lugares nos quais existisse parte de suas vidas. Costumes e valores estavam impregnados naqueles seres e não era somente a farda que os fazia mudar, como desejavam as autoridades civis e militares, quiçá o castigo corporal. (NASCIMENTO, 2001, p. 88-89).

José Iran Ribeiro, em sua tese de doutorado, faz considerações interessantes a respeito da relação entre a composição das guarnições militares brasileiras no século XIX e os movimentos políticos diversos ocorridos no Brasil, as quais são sugestivas da transposição de

valores políticos anteriores constituídos para o ambiente de trabalho embarcado. Segundo o autor, o recrutamento para as forças armadas do Império teria sido o destino de muitos rebeldes feitos prisioneiros em movimentos como a Sabinada, a Balaiada e a Cabanada. Isso porque nos tumultuados anos do período regencial teria se intensificado de forma inédita não só a necessidade de ampliação dos efetivos militares, mas também de dar destino ao número crescente de indivíduos envolvidos em revoltas que caracterizaram o período (RIBEIRO, 2009, p. 7, 17-21, 25-26, 39-40). De forma que o recrutamento militar na primeira metade do século XIX teria lidado com o imperioso objetivo de afastar das áreas em conflito indivíduos envolvidos em rebeliões provinciais. Tratou-se, assim, de desterrar de forma sistemática estas pessoas mediante o recrutamento para o Exército e a Marinha de Guerra. Para além de dimensionar o recrutamento como um instrumento de controle social utilizado sistematicamente para controlar estes grupos de revoltosos, esta constatação sobre o destino dos rebeldes aprisionados permite especularmos sobre a possibilidade de ter sido transferida, juntamente com os recrutas, suas bagagens e experiências forjadas na prática de seus envolvimento direitos em conflitos políticos e contestatórios. De forma que os corpos militares do Exército e da Armada passam a ser vistos como receptáculos de indivíduos portadores de experiências e tradições rebeldes.

Outro aspecto fundamental em relação ao impacto dos valores progressos na cultura contestatória maruja era o peso significativo dos trabalhadores escravizados na composição das tripulações mercantes, e se considerarmos o ingresso de indivíduos com esta condição jurídica na Armada mediante “abrigo da farda” devemos estender esta influência também ao ambiente militar naval. A sólida historiografia da escravidão no Brasil já demonstrou o potencial contestatório da comunidade escrava – e também afrodescendente livre – e a multiplicidade de suas ações políticas. E, como bem observaram Gomes e Negro (2006, p. 218), ao comentar a obra de Chalhoub (2003, p. 240-265),

[...] os trabalhadores escravos do século XIX exibiam uma indefectível consciência da sua situação social. Tal percepção acurada [...] era informada por sua própria linguagem social, produto no caso de uma cultura de classe. Sua causa política era a liberdade – a emancipação – antes da defesa do ofício.

Este aspecto acentuava o potencial de rebeldia politicamente informada dos marinheiros, na medida em que agregava mais um elemento de opressão – no caso as relações de dominação escravistas – às já sofridas condições do trabalho embarcado. Ademais,

propiciava a transposição de experiências de contestação e de projetos de liberdade para o ambiente de trabalho embarcado.

O destacado percentual de africanos entre os marinheiros escravizados na marinha mercante do Rio Grande do Sul – situação que na realidade era recorrente ao espaço atlântico – nos conduz a sugerir igualmente o papel de noções e valores de trabalho transportados da África na formação da cultura contestatória marítima atlântica. Embora seja questão de difícil diagnóstico, é de se supor que a diáspora africana tenha legado tanto saberes náuticos como leituras específicas em relação ao trabalho neste ambiente, noções alicerçadas em experiências prévias no seu continente de origem, mas esta é uma questão que ficou para além de nossas possibilidades de análise.

Como forma de encaminhar este ponto da discussão, propomos a análise de um texto publicado originalmente em 1836, na Bahia, por Henrique Jorge Rebello (bacharel em Ciências Sociais e Jurídicas pela Academia de Olinda) pois o mesmo apresenta apontamentos sugestivos que permitem sondar alguns dos valores transportados pelos marujos de suas vidas pregressas para o convés, e que incidiam na constituição de uma cultura marítima popular frente ao trabalho.

Intitulado *Memória e considerações sobre a população do Brasil*, tal texto objetivava analisar os "obstáculos que se opõem ao progresso da sua população" (REBELLO, 1867, p.7), e entre tais dificuldades o autor citou algumas características dos pescadores frente ao trabalho. Cabe lembrar que as comunidades pescadoras eram vistas pelas autoridades estatais como espaços potenciais para o fornecimento de trabalhadores para as marinhas militar e mercante por constituírem-se em "naturais viveiros" de onde se poderiam obter marujos para a desprezada vida embarcada, e de fato havia muitos pescadores neste ofício. Rebello afirmou o seguinte:

Os Pescadores.

*Essa porção de indivíduos a que ociosidade e inércia não se entregam em o nosso país, durante o pouco sustento que lhes resta de suas correrias? E a que qualidade de novo trabalho, a que nova indústria não podiam eles aplicar-se? O que acontece daqui? Acontece que podendo esses homens existir ao abrigo da necessidade e carência de sustento, por sua indolência natural ou adquirida dificultam os meios de subsistir comodamente. Sucede ainda que, podendo eles manter-se e a uma pequena família, jamais o poderão conseguir por causa dessa preguiça que se lhes tem introduzido; e a subsistência tornar-se-á mais difícil a dois, três ou quatro indivíduos, do que a um só; deste ainda resulta um outro mal, e maior. Na Europa, perde-se o desejo do consórcio pela dificuldade de subsistência; no Brasil havendo favoráveis meios de subsistir, o indivíduo entrega-se à ociosidade; [...] mas de que miséria não se verá cercada a família de um*



*trabalhador, quando este só trabalha para manter-se, e descansa o resto do tempo que poderia empregar-se a ganhar meios para subministrar à prole a comodidade, a educação e outras vantagens? (REBELLO, 1867, p. 10-11). [grifos nossos]*

Ainda que filtrado pela perspectiva etnocêntrica do bacharel Henrique Jorge Rebello, este texto é sugestivo de determinados valores entre o grupo dos pescadores no que se refere à configuração do trabalho empregado para sua subsistência, possibilitando captar a decorrente tensão entre as perspectivas estatal e a destes trabalhadores. O aspecto central desta tensão referia-se ao ritmo e intensidade de trabalho. Por detrás do pejorativo julgamento de Rebello, que constrói uma imagem dos pescadores como preguiçosos e inertes, encontramos elementos que permitem captar a existência de uma cultura calcada no resguardo de margens de autonomia no uso do tempo. A abundância de “favoráveis meios de subsistir” existente no Brasil permitiria, como o próprio bacharel informa, que tais indivíduos suprissem suas necessidades básicas de sobrevivência de forma aparentemente rápida, resguardando o restante do seu tempo para o descanso ou outras atividades familiares e sociais. Este choque de perspectiva quanto à administração do trabalho revela a existência de valores contrastantes, informando sobre as distintas expectativas imprimidas pelos agentes envolvidos no trabalho náutico – Estado, comerciantes, senhores de escravos e marinheiros.

É verossímil acreditar que tais valores pregressos foram transpostos para a vida marítima, juntamente com sua força de trabalho, por pescadores e outros populares ingressos nas fileiras da Armada Imperial ou marinha mercante, particularmente pelos que foram recrutados compulsoriamente, incidindo na gestação da cultura política dos trabalhadores do mar.

\* \* \*

Buscamos problematizar acima os significados políticos e a racionalidade dos atos contestatórios marujos, tomando-os enquanto parte fundamental de sua cultura do trabalho. Cabem agora algumas considerações quanto à dimensão espacial do processo de criação e recriação desta cultura. Referimo-nos à discussão sobre a dimensão atlântica da cultura marítima. As experiências dos agentes por nós analisados eram caracterizadas pelo movimento e suas vidas, mesmo que visualizadas a partir do contexto rio-grandino, relacionavam-se com uma cultura e tradições de trabalho que, acreditamos, só adquirem nexo se inseridas em uma dimensão de trabalho e de fluxo de ideias nem sempre restrita às

fronteiras nacionais rigidamente estabelecidas, impossibilitando-nos de tomar a delimitação espacial da localidade de forma rígida no que se refere ao pertencimento e às experiências dos indivíduos analisados. Mesmo que não foquemos o oceano em si, buscamos perceber as formas como uma área específica – Rio Grande – e como a cultura marítima nela presente eram definidas em suas relações com o espaço atlântico.

Alinhados com perspectivas que tomam o oceano como espaço social e historicamente constituído, diversos estudos têm considerado a dimensão transnacional da circulação de ideias e experiências, e particularmente no que se refere à elaboração de uma cultura política atlântica a abordagem de Peter Linebaugh e Marcus Rediker (2010) na obra *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário* sem dúvida é uma referência inquestionável<sup>351</sup>. Mediante a análise do processo de construção de uma nova economia transatlântica no mundo moderno e de seus decorrentes sistemas de trabalho cada vez mais globais, os autores discutem a formação de uma classe trabalhadora internacional, multiétnica e multicultural que estaria na base da emergência de uma cultura rebelde atlântica, bebendo de tradições indígenas americanas, africanas e europeias. Percorrendo a história de motins, greves, tumultos, levantes e revoluções atlânticas, os autores buscam perceber a gestação de novas formas de cooperação e resistência frente a economia moderna global em construção, mediante a qual trabalhadores diversos como os marinheiros, piratas, escravizados, prostitutas, soldados, deportados, criminosos e plebeus esbulhados foram aproximados em suas experiências e percepções sobre trabalho, exploração e riqueza (GOMES e FARIAS, 2009, p. 237).

A particularidade da abordagem de Rediker e Linebaugh reside em apontar as articulações entre as experiências trabalhadoras ocorridas em escala atlântica mediante o movimento e a circulação de ideias ao sabor das correntes marítimas do Atlântico. Se os marinheiros eram os personagens que personificavam a máxima da circulação e movimento no contexto analisado, o oceano, os navios e os portos emergem como espaços sociais e políticos privilegiados à análise nos quais trabalhadores de diferentes continentes se comunicavam, estabeleciam conexões com outras comunidades atlânticas e articulavam tradições de luta. De forma que o espaço atlântico passa a ser visto como um grande palco internacional de conflitos.

Mas devemos estar atentos ao fato de que, ao tomar a História Atlântica como sinônimo de Atlântico Norte, tais abordagens por vezes parecem acrescentar mais uma divisão

---

<sup>351</sup> Obra originalmente publicada em 2000, onde são retomadas e aprofundadas as ideias já desenvolvidas pelos autores em publicações anteriores (LINEBAUGH, 1984; REDIKER, 2010).

– no caso a hemisférica – às tradicionais divisões continentais, nacionais ou coloniais frente as quais justamente se propôs a superar (RODRIGUES, 2013, p. 328-329). Isso não impossibilita que se utilize a História Atlântica como referencial para estudos sobre outras áreas, desde que se operacionalize com uma noção ampla que possibilite se esquivar da articulação incoerente entre uma proposta espacialmente integradora e análises que acabem por circunscrever as experiências dos indivíduos a compartimentações artificiais impostas por nosso olhar contemporâneo.

Devemos considerar que estas tripulações marujas circulavam por diferentes regiões do espaço atlântico – ainda que com variações regionais de constituição, presença e intensidade –, mesclando-se na composição dos grupos de trabalhadores em navios de diferentes nacionalidades, encontrando-se em portos diversos e acima de tudo formando nestes contextos de movimento e conexão culturas que dialogavam e eram compartilhadas. Ainda que seja difícil de precisar a escala da interface entre o que tem sido chamado de Atlântico Norte ou Atlântico anglófono e Atlântico Sul, é inegável que ela existiu, como é possível visualizar mediante os dados de movimentação portuária do porto de Rio Grande ou outras cidades portuárias sulinas que mantinham significativos vínculos comerciais com localidades da Europa, África, América do Norte e Central.

Logo, aquilo que veio a ser o marinheiro atlântico do século XIX era produto do contexto de multiplicidade étnica, tradição de rebeldia e disciplina, movimento e conexão, cooperação, conflito, desenraizamento e reterritorialização propiciado por este espaço. Partindo da premissa da constituição atlântica da cultura marítima, postulamos a existência de elementos culturais comuns, ou ao menos parcialmente partilhados nas embarcações e cidades atlânticas da época que perpassava divisões do tipo norte/sul, nacional/estrangeiro ou quaisquer outra que por vezes projetamos sobre o passado.

O grau de sucesso das formas de protesto marujo é de difícil apreensão, mas certamente elas desafiavam os limites do poder e levavam as autoridades embarcadas a repensarem suas estratégias de domínio. A tensão entre o acionamento de estratégias paternalistas de domínio e o recurso a castigo e punições, decorrente dos riscos de contestações mais ostensivas, evidenciavam os esforços cotidianamente empreendidos tanto por marinheiros quanto pelos comandos navais para manter ou alargar esses limites. Dessa maneira, ainda que o refluxo repressivo quase sempre fosse desfavorável aos marujos, suas práticas contestatórias, ao questionarem os limites das estratégias de domínio, adquiriam uma dimensão de “recurso político” frente a quase inexistência de outros meios para tornar as autoridades estatais e embarcadas “sensíveis” aos seus infortúnios. É a partir de tal premissa

que devemos entender a recorrência de atos de contestação maruja à autoridade e às formas de domínio e controle.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que a navegação tenha desempenhado um papel fundamental no período moderno de nossa história mundial, integrando os seus diversos continentes em um sistema global que imprime suas marcas até os dias de hoje, é com espanto que visualizamos a carência de conhecimentos mais aprofundados em diversas das suas dimensões. Porém, se a algumas décadas podíamos afirmar que a história dos homens do mar era ainda inexpressiva, nos últimos anos diversas obras têm buscado ressaltar o papel fundamental destes trabalhadores na formação histórica atlântica.

Na realidade, a produção historiográfica nacional e internacional recente tem, de maneira mais ampla, estado cada vez mais atenta para a necessidade de conferir visibilidade ao papel dos diferentes grupos de trabalhadores em diversas fases e setores econômicos do nosso passado. Grupos que muitas vezes eram referidos apenas sob o manto generalizante das categorias “populares” ou “subalternos” mas que cada vez mais emergem para a história como sujeitos socialmente ativos e portadores de singularidades. A presente pesquisa se insere neste esforço de renovação e busca trazer à tona os anseios e as lutas de muitos Antônio, Paulos e Franciscos, marinheiros brasileiros, portugueses, ingleses, cabindas, congos, minas que ousaram sonhar com destinos diferentes para suas vidas e agiram para tal.

Nesse estudo buscamos problematizar o conjunto de atitudes e práticas marujas recorrentemente classificadas em documentos e relatos da época como mera indisciplina, transgressão, desordem ou insubordinação frente aos seus comandos. E que seriam, supostamente, resultado de fatores como a origem perigosa destes trabalhadores, a sua inadaptação ao mundo do trabalho ou ainda de alguma forma de personalidade degenerada ou banditismo inato ao grupo.

Demonstramos que tais atos devem ser entendidos para além dessas adjetivações pejorativas, entendendo-os como práticas contestatórias portadoras de motivações e significados alicerçados em noções e valores advindos de uma cultura política marítima gestada no dia a dia do trabalho. Uma leitura mais atenta à complexidade do mundo do trabalho embarcado permitiu desvelar as expectativas postas aos diferentes agentes envolvidos com a navegação mercante e militar brasileira – Estado, comandos navais militares e mercantes, donos de embarcações, senhores de escravos marujos e os marinheiros – quanto ao dia-a-dia dessas atividades. E, conseqüentemente, possibilitou situar muitos dos conflitos vivenciados nestes ambientes como decorrência de disputas e desgastes oriundos da incompatibilidade de algumas destas expectativas. Se para os comandos embarcados a

estada em terra, por exemplo, era momento em que os esforços das suas tripulações deveriam estar voltados à efetivação de seus projetos comerciais e militares, para baixa marinhagem era momento de acentuada expectativa em relação à cidade e aos possíveis produtos de sua sociabilização.

A isso se soma o fato de que o cotidiano do trabalho marítimo, tanto na Armada como na marinha mercante, era marcado por uma diversidade de restrições decorrentes da constante mobilidade espacial, do distanciamento das relações sociais de origem, da alimentação deficitária, da constante exposição aos riscos advindos do confronto com a natureza e a problemas de saúde. Ademais, sua faina era fisicamente rigorosa e ocorria sob sistemas hierárquicos e disciplinares rígidos e violentos. Este conjunto de fatores estava na base da aversão socialmente disseminada à vida embarcada no Brasil, o que implicava na dependência do recrutamento forçado e do trabalho escravizado para a conformação, respectivamente, das tripulações da Armada Imperial e da marinha mercante. Dependência que, por sua vez, empurrava grandes contingentes de trabalhadores de forma compulsória para o trabalho no convés, constituindo-se assim em mais um elemento de opressão.

Frente a este ambiente de trabalho pouco atraente os marujos elaboraram leituras políticas originais, uma cultura alicerçada na carga de experiência anterior que cada indivíduo comportava e nas vivências compartilhadas a bordo. Cultura esta que informava sobre o tolerável ou não na relação com a autoridade embarcada, sobre concepções quanto a direitos e deveres e sobre o legítimo e o ilegítimo no mundo do trabalho. Era uma cultura que buscava resguardar determinados valores de trabalho e descanso, os quais os comandos navais e o estado brasileiro nem sempre estavam dispostos a aceitar, ao mesmo tempo que questionava os níveis de exploração e disciplina fortemente impostos. É a partir destes antagonismos que devemos captar os sentidos de muitas situações de conflito que o mundo do trabalho embarcado comportava, possibilitando que os supostos atos de insubordinação ou indisciplina maruja possam ser redimensionados de forma a captarmos os seus significados políticos e a sua racionalidade. A embarcação e o mundo do trabalho náutico se mostram, assim, como um espaço de lutas e contradições.

Mediante a discussão sobre as múltiplas formas do protesto marujo propusemos enxergar tais trabalhadores como indivíduos e como grupo que tecia leituras políticas originais sobre o mundo do trabalho e lutava por aquilo que achavam justo e adequado às suas laboriosas existências.

Mas devemos igualmente considerar que a contestação maruja não era direcionada apenas contra a esfera mais direta da autoridade – aquela personificada nos comandos das

embarcações – mas igualmente se contrapunha a determinados projetos de construção do estado nacional brasileiro e ao lugar neles reservado para a população pobre, da qual tais trabalhadores eram em sua maioria originários. Tal perspectiva possibilita visualizar os marinheiros como um dos agentes do processo de formação do estado nacional brasileiro.

Se ampliarmos o olhar para o espaço atlântico, devemos considerar estas muitas histórias de protesto popular marítimo como parcelas importantes do processo de construção de diversos estados nacionais, da economia e pensamento político internacional da modernidade. E de fato a historiografia tem apontado a dimensão atlântica das experiências e da cultura dos homens do mar, na medida em que suas vivências eram marcadas pela intensa mobilidade e circulação ao redor do mundo, propiciando o estabelecimento de contatos e conexões nem sempre restritas às fronteiras nacionais rigidamente estabelecidas. Mediante este enfoque torna-se possível perceber o papel do espaço atlântico na formação histórica brasileira não apenas em sua dimensão econômica, mas igualmente pela consideração do seu papel político.

Ao longo do processo de reelaboração deste trabalho foi necessário fazer diversos cortes e abandonar temáticas tangenciais que se mostraram instigantes mas inviáveis de serem aprofundadas devido às restrições características de uma pesquisa de doutoramento. Olhar para a história náutica do Rio Grande do Sul nos instigou a querer saber mais sobre, por exemplo, quem foram os seus pescadores, como viviam e como lidavam com as tentativas estatais de enquadrá-los em seus projetos de criação de “viveiros naturais” de onde se obteriam trabalhadores para os navios mercantes e militares; sobre o trabalho da construção náutica e sobre os trabalhadores dos estaleiros; sobre a constituição, o papel e a inserção dos calafates e carpinteiros navais nas sociedades em que viviam; sobre os conflitos horizontais à baixa marinhagem, decorrentes de arranjos diversos como a cor, a origem, a antiguidade na embarcação, a disputa por recursos materiais, afetivos ou simbólicos, entre outros. Pouco sabemos igualmente sobre quem eram os fabricantes de cordoaria e velames navais; sobre o grande número de indivíduos autônomos que em suas pequenas embarcações buscavam sobreviver e construir existências desvinculadas da esfera dos poderes locais; sobre a religiosidade entre os homens do mar, a qual tinha como uma de suas faces as devoções e confrarias religiosas dos trabalhadores náuticos; sobre práticas como os apadrinhamentos internos à comunidade dos homens do mar e o seu papel como elemento de coesão do grupo ou de estabelecimento de laços com outros setores da sociedade; ou sobre o papel dos saberes transportados do continente africano para a vida náutica no Atlântico.

As ausências de pesquisas igualmente nos instigam a querer saber mais sobre temas ligados à dinâmica da administração portuária brasileira do oitocentos. Caberiam estudos sobre a configuração local do processo de instituição de mecanismos de gestão e controle das atividades náuticas e portuárias mercantes e militares no Império brasileiro. Estudos estes voltados à análise, por exemplo, da atuação das Capitânicas dos Portos e de suas Delegacias, dos Arsenais de Marinha, da Administração e da Praticagem dos Portos e dos Comandos Navais nas províncias. Tais abordagens poderiam elucidar questões relacionadas ao funcionamento burocrático e cotidiano das respectivas instituições, mas igualmente verificar como se deu a síntese entre as demandas normativas emanadas dos projetos imperiais quanto as suas marinhas e os interesses e arranjos locais de poder. São questões que exigem abordagens pioneiras, não se tratando de deficiência historiográfica exclusiva do porto meridional ora analisado, mas estendível a uma diversidade de outras localidades brasileiras.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADOMILLI, Gianpaolo K. *Terra e Mar, do viver e do trabalhar na pesca marítima. Tempo, espaço e ambiente junto a pescadores de São José do Norte-RS*. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Porto Alegre: UFRGS, 2007.

AJAYI, J. F. (ed.). *História geral da África: África do século XIX à década de 1880*. Volume VI. Brasília: UNESCO, 2010.

AL-ALAM, Caiuá Cardoso. *A negra força da princesa: Polícia, Pena de morte e Correção em Pelotas (1830-1857)*. Pelotas: Edição do Autor, 2008.

\_\_\_\_\_. *Palácio das misérias: populares, delegados e carcereiros em Pelotas, 1869-1889*. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: PUCRS, 2013.

AL-ALAM, Caiuá Cardoso; MOREIRA, Paulo Roberto Staudt. Infernais sepúlcros provisórios: projetos carcerários e sistemas normativos no século XIX no Rio Grande do Sul. In: MAIA, Clarice Nunes; NETO, Flávio de Sá; COSTA, Marcos; BRETAS, Marco Luiz. (Org.). *História das Prisões no Brasil - Volume II*. Rio de Janeiro: Rocco, 2009, v. 2, p. 47-74.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. “Já que a desgraça assim queria”: um feiticeiro foi sacrificado - curandeirismo, etnicidade e hierarquias sociais. (Pelotas / RS 1879). *Afro-Ásia*, v. 47, 2013, p. 119-159.

AL-ALAM, Caiuá Cardoso; MOREIRA, Paulo Roberto Staudt; PINTO, Natália. *Os calhambolas do General Manoel Padeiro: práticas quilombolas na serra dos Tapas (RS, Pelotas, 1835)*. São Leopoldo: Oikos, 2013.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDER, Caroline. *O motim no Bounty: a história trágica de um confronto em alto-mar*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

ALMEIDA, Silvia Capanema Pereira de. “*Nous, marins, citoyens brésiliens et républicains*”: *identités, modernité et mémoire de la révolte des matelots de 1910*. Tese (Doutorado em História). Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2009.

ALVAREZ, Marcos César. Controle Social: notas em torno de uma noção polêmica. *São Paulo em Perspectiva*, 18(1), p.p. 168-176, 2004.

ALVES, Francisco das Neves (org). *Indústria e comércio na cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: FURG, 2001.

\_\_\_\_\_. *A Luz: uma folha abolicionista na cidade de Rio Grande*. Rio Grande: Editora da FURG, 2002.

ALVES, Francisco das Neves; NEVES, Hugo Alberto P. *Náufragos e naufrágios no litoral do Rio Grande*. Rio Grande: Fundação Universidade do Rio Grande, 2001.

ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. *A cidade do Rio Grande: uma abordagem histórico-historiográfica*. Rio Grande: FURG, 1997.

AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD Helena (org.). *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII): um ponto da situação historiográfica*. Lisboa: Instituto História Moderna FLUP, 2002.

ARANTES, Érika. *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: Unicamp, 2005.

ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese (Doutorado em História). São Paulo: USP, 2001.

\_\_\_\_\_. Violência sistêmica na organização militar do Império e as lutas dos imperiais marinheiros pela conquista de direitos. In: *História: Questões & Debates*, Curitiba, n. 35, p. 81-115, 2001b. Editora da UFPR.

ARMITAGE, David; BRADDICK, Michael J. (edit). *The British Atlantic World, 1500 1800*. Palgrave: Macmillan, 2002.

ARMITAGE, David. Three Concepts of Atlantic History. In: ARMITAGE, David; BRADDICK, Michael J. (edit). *The British Atlantic World, 1500 1800*. Palgrave: Macmillan, 2002.

ASSUMPÇÃO, Jorge Euzébio. *Pelotas: escravidão e charqueadas (1780-1888)*. Dissertação (Mestrado em História). Porto Alegre: PUCRS, 1995.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pela província do Rio Grande do Sul*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.

BATALHA, Cláudio M.; SILVA, Fernando T. da; FORTES, Alexandre (orgs.), *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, Unicamp, 2004.

BAPTISTA, João August Neves. *Matosinhos entre a terra e o mar. As estruturas sócio-profissionais na 2ª metade do século XVIII*. Porto, Faculdade de Letras, Dissertação de Mestrado, 2000.

BARREIRO, José Carlos. E. P. Thompson e a historiografia brasileira: revisões críticas e projeções. In: *Projeto História*, n. 12, São Paulo, outubro 1995, p. 57-75.

\_\_\_\_\_. Marinheiros, portos e sociabilidades: o Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). In: *VIII Congresso Internacional da Brasa*, 2007, New Orleans. Proceedings of the Brazilian Studies Association (BRASA): Eighth Conference. Nashville: Vanderbilt University, 2007, v. 1. p. 1-16.

BARROS, Amâncio. *A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média*. Apresentado no Seminário 'O Algarves e os Descobrimentos'. Lagos, março 1990, p.p. 102-131. Acessado em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2227.pdf>

BARTH, Fredrik. Os grupos étnicos e suas fronteiras. In: \_\_\_\_\_. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2000. (organização de Tomke Lask).

BEATTIE, Peter M. *Tributo de Sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil 1864-1945*. São Paulo: EDUSP, 2009.

BECKER, Howard S. *Outsiders: estudos de sociologia do desvio*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2008.

BEIGUELMAN, Paula. *A crise do escravismo e a grande imigração*. São Paulo: Brasiliense, 1987. 4ª Edição.

BELL, Stephen. *Campanha Gaúcha: A Brazilian Ranching System, 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1998.

BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para os portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790-c. 1825*. Dissertação (Mestrado em História). Porto Alegre: UFRGS, 2006.

\_\_\_\_\_. "Vive do seu negócio": o comércio de cabotagem a província do Rio Grande de São Pedro do Sul e seus agentes (1803-1851). *Revista Eletrônica de História do Brasil*, v. 10, p. 207-222, 2008.

\_\_\_\_\_. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: UFRGS, 2011.

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

BOLSTER, Jeffrey. *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1997.

BOSA, Miguel Suárez. *Puertos y ciudad em el mundo atlantico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria*. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, atlânticos e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.

BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

BRETAS, Marco Luiz. *A guerra das ruas: povo e polícia na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997.

\_\_\_\_\_. A Polícia carioca no Império. *Revista Estudos Históricos*, Vol. 12, n. 22, 1998, p. 219-134.

BURKE, Peter (rg.) *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora da Unesp, 1992.

CAMINHA, Adolfo. *Bom-crioulo*. São Paulo: Editora Escala, s/d.

CAMINHA, Herick. *História administrativa do Brasil: organização e administração do ministério da Marinha no Império*. Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público; Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

CARDOSO, Ciro F.; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARUSO, Laura Gabriela. “Onde manda capitão não governa marinheiro”? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 3, jan-jul. 2010, p. 47-59.

CARVALHO, Marcus. Os caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. *Afro-Ásia*, 19/20, 1997, p. 75-93.

CARVALHO, Daniela Vallandro de; OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. Os lanceiros Francisco Cabinda, João Aleijado, preto Antônio e outros personagens negros na Guerra dos Farrapos In: SILVA, Gilberto F.; SANTOS, José A. dos; CARNEIRO, Luiz C. da C. (orgs.). *RS Negro: cartografias sobre a produção do conhecimento*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008, p. 63-82.

CARVALHO, Marcus J. M.; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista - Brasil séc. XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

\_\_\_\_\_. História Social. In: CARDOSO, Ciro; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. *Introdução ao Direito Marítimo*. Publicado em: <http://www.adsadvogados.adv.br/informacao.php?lg=en&sc=4&id=1>. S/d.

CERUTTI, Simona. Processo e experiência: indivíduos, grupos e identidades em Turim no século XVII. In: REVEL, Jacques (org). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998.

CÉSAR, Guilhermino. *O conde de Piratini e a Estância da Música: administração de um latifúndio rio-grandense em 1832*. Porto Alegre: EST, IEL; Caxias do Sul: EdiUCS, 1978.

CHALHOUB, Sidney; RIBEIRO, Gladys S.; ESTEVES, Martha de Abreu. Trabalho escravo e trabalho livre na cidade do Rio: vivência de libertos, galegos e mulheres pobres. In: *Revista Brasileira de História*, v. 55, n. 8/9. São Paulo: set. 1984/abr. 1985, pp. 85-116.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

\_\_\_\_\_. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

\_\_\_\_\_. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

CHALHOUB, Sidney; FONTES, Paulo. História social do trabalho, história pública. *Perseu. História, Memória e Política*, v. 3, 2009. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, p. 219-228.

CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. *Cad. AEL*, v. 14, n. 26, 2009.

CHALINE, Claude. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: Ed. L'Harmattan, 1994.

CHARTIER, Roger. Textos, símbolos e o espírito francês. *História Questões e Debates*. Curitiba, v. 24, nº 13, jul./dez. 1996, pp. 05-27.

CHAVES, Antônio Gonçalves. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. Porto Alegre: ERUS, 1978.

CHRISTOPHER, Emma. *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*. Cambridge University Press, 2006.

COPSTEIN, Raphael. Evolução urbana de Rio Grande. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. 1982, n. 122, pp. 43-68.

COPSTEIN, Raphael; XAVIER, Paulo. *Pelas Águas do Rio Grande*. Porto Alegre: Ed. Magister, 1993.

CORSETTI, Berenice. *Estudo da Charqueada Escravista Gaúcha no Século XIX*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, 1983.

COSTA, Emília V. da. Urbanização no Brasil no século XIX. In: *Da monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

\_\_\_\_\_. *Coroas de Glória, Lágrimas de Sangue: a rebelião dos escravos de Demerara em 1823*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_. Experiência versus estruturas - novas tendências na história do trabalho e da classe operária na América Latina - O que ganhamos? O que perdemos. *História Unisinos*. São Leopoldo: Unisinos, 2001.

COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico: A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio De Janeiro: Nova Fronteira/E. UFRJ, 2003.

CUNHA, Luiz Antônio. *O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil escravocrata*. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: Flacso, 2005. 2ª. ed.

DACANAL, José. (Org.). *A Revolução Farroupilha. História e Interpretação*. 2 ed, Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

DALLA VECCHIA, Agostinho Mario. *Os filhos da escravidão: memórias de descendentes de escravos da região meridional do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1992.

DARNTON, Robert. *O grande massacre de gatos, e outros episódios da história cultural francesa*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

DAVIS, Natalie Zemon. *O Retorno de Martin Guerre*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

DESAN, Suzanne. Massa, comunidade e ritual na obra de E. P. Thompson e Natalie Davis. In: HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

D'EU, Conde. *Viagem militar ao Rio Grande do Sul*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

DIEGUES, Antônio Carlos. *Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar*. São Paulo, Ática, 1983.

DIENER, P. O catálogo fundamentado da obra de J. M. Rugendas. *Revista da USP*, São Paulo (30): 46-57, junho/agosto 1996.

DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.

D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.

DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Porto Alegre: IEL, 1961.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins. *Mana*. 2001, vol.7, n.1, pp. 89-116.

\_\_\_\_\_. Estudos sobre a gênese da profissão naval. Drake e Doughty: o desenvolvimento de um conflito. In: NEIBURG, Frederico; WAIZBORT, Leopoldo. *Escritos e ensaios: Estado, processos, opinião pública - volume 1*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2006.

EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil*. Belo Horizonte: Livraria Itatiaia Editora, 1976.

FERNANDES, Domingos José Marques. Descrição corográfica, civil e militar da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul. 1804. *Pesquisas*, n. 15, 1961.

FERREIRA, Roquinaldo. O Brasil e a arte da guerra em Angola (sécs. XVII e XVIII). *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 39, p. 03-23, 2007.

FLORENTINO, Manolo. Alforrias e etnicidade no Rio de Janeiro oitocentista: notas de pesquisa. *Topoi*, Rio de Janeiro, dezembro 2002, pp. 9-40.

FLORES, Moacyr. *Modelo Político dos Farrapos*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1978.

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Baptista Santiago . *História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Globo, 1963.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1987.

\_\_\_\_\_. *La Vida de los Hombres Infames*. Buenos Aires: Editorial Altamira, 1993.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros da USP, 1969.

FRANCO, Sérgio da Costa. O livro e seu autor. In: CHAVES, Antônio Gonçalves. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. Porto Alegre: ERUS, 1978.

FRENCH, John D. Apresentação. In: FORTES, Alexandre (et al.). *Na luta por direitos: leituras recentes em história social d trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

FRICK, João Driesel. *Abolição da Escravatura. Breve Notícia sobre a Primeira Sociedade de Emancipação no Brazil*. Lisboa: Lallemand Frères, 1885.

FURRER, Bruno (org). *Mapa: imagem da formação territorial brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Odebrecht, 1993.

FURTADO, Junia Ferreira (org). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino português*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001.

GAMES, Alison. Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities. *The American Historical Review* 111.3, 2006: 33 pars. 14 Mar. 2011. Disponível em: <http://www.historycooperative.org/journals/ahr/111.3/games.html> (acessado em 12/03/2011)

GATTIBONI, Rita de Cássia K. *Escravidão Urbana em Rio Grande: 1850-1888*. Dissertação (Mestrado em História). PUCRS: Porto Alegre, 1993.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

GILROY, Paul. *O Atlântico negro: modernidade e dupla consciência*. São Paulo: Ed. 34; Rio de Janeiro: Universidade Candido Mendes, Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

GINZBURG, Carlo. *O Queijo e os Vermes*. São Paulo, Cia. das Letras, 1987.

\_\_\_\_\_. Sinais: Raízes de um paradigma indiciário. In: \_\_\_\_\_. *Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história*. SP, cia. das Letras, 1989.

\_\_\_\_\_. O inquisidor como antropólogo: Uma analogia e as suas implicações. In: \_\_\_\_\_. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL/Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989a.

\_\_\_\_\_; PONI, Carlo. O nome e o como: Troca desigual e mercado Historiográfico. In: \_\_\_\_\_. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL/Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989b.

\_\_\_\_\_. Provas e Possibilidades à margem de “Il ritorno de Martin Guerre”, de Natalie Davis. In: \_\_\_\_\_. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL/Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989c.

\_\_\_\_\_. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

\_\_\_\_\_. *Olhos de madeira: nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GODOY, Marcelo Franco de. Civilização e educação: as leis da corte e das províncias. In: OLIVEIRA, Lindomar Subtil de (org). *Anais do IX Simpósio Internacional Processo Civilizador*. Ponta Grossa: 2005.

GOFFMAN, Erving. *Manicômios, prisões e conventos*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1974.

\_\_\_\_\_. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: LTC, 1988.

GOLDWASSER, Maria Julia. “Cria fama e deita-te na cama”: um estudo de estigmatização numa instituição total. In: VELHO, Gilberto. (org.). *Desvio e divergência: uma crítica da patologia social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1979.

GOMES, Flávio dos Santos. Experiências transatlânticas e significados locais: ideias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil escravista. *Tempo*, Rio de Janeiro, 2002, n. 13, v. 7, p. 209-246.

\_\_\_\_\_. *Experiências atlânticas: ensaios e pesquisas sobre a escravidão e o pós-emancipação no Brasil*. Passo Fundo: UPF, 2003.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos E. Líbano. "Com o Pé sobre um Vulcão": Africanos Minas, Identidades e a Repressão Antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840). *Estudos Afro-asiáticos*, vol.23, n. 2. Rio de Janeiro, 2001, pp. 01-44.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos E. Líbano. “Dizem as Quitandeiras...”. Ocupações urbanas e identidades étnicas numa cidade escravista: Rio de Janeiro, século XIX. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, jul/dez. 2002, pp. 3-16.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Revoltas, marinheiros e sistema prisional no Arsenal de Marinha: notas sobre o trabalho compulsório e cultura política num Rio de Janeiro Atlântico (1820-1840). *História Social*, Campinas, n. 12, 2006, p. 11-22.



GOMES, Flávio (et. al.). *Cidades Negras. Africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista - Século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Alameda, 2006.

GOMES, Flávio; NEGRO, Antônio Luigi. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, jun. 2006, v. 18, n. 1.

GOMES, Flávio dos S.; FARIAS, Juliana Barreto. Mundos do Trabalho: Permanências e Rupturas: Resenha sobre a formação da classe operária atlântica. *Perseu: história e memória política*. Revista do Centro Sergio Buarque de Holanda da Fundação Perseu Abramo, v. 4, 2009, p. 236-246.

GÓMEZ, Alejandro E.; MORELLI, Federica. *La nueva Historia Atlántica: un asunto de escalas*. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Bibliografías, 2006. [Online] URL: <http://nuevomundo.revues.org/2102>. Consultado em 25 Abril 2011.

GOULART, Fábio Odair Gomes. Entre A resistencia e a coerção: a vivencia dos escravos na cidade de Rio Grande. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2005.

GRINBERG, K.; MAMIGONIAN, Beatriz G. (Org.). Dossiê Para inglês ver? Revisitando a lei de 1831, *Revista Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos, Universidade Cândido Mendes, 2007, v. 1.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e Poder no segundo reinado: a Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia (1854-1866)*. Tese (Doutorado em História). São Paulo, USP, 1997.

GUTFREIND, Ieda. *A historiografia rio-grandense*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1998. Segunda Edição.

GUTIERREZ, Ester. J. B. *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária UFPel, 2001.

HAMEISTER, Martha Daisson. *Para dar calor à nova povoação: estudo sobre estratégias sociais e familiares a partir dos registros batismais da Vila do Rio Grande (1738-1763)*. Tese (Doutorado em História Social). UFRJ: Rio de Janeiro, 2006.

HEYWOOD, Linda M (org.). *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2008.

HOBSBAWM, Eric J. O Fazer-se da Classe Operária, 1870-1914. In: \_\_\_\_\_. *Mundos do Trabalho: novos estudos sobre história operária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

HOLLOWAY, T. *Polícia no Rio de Janeiro: repressão e resistência numa cidade do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1997.

HORMEYER, Joseph. *O Rio Grande do Sul de 1850: descrição da província do Rio Grande do Sul no Brasil Meridional*. Porto Alegre: DC Luzzatto/Eduni-Sul, 1986.

HOYLE, Bryan. S. Cities and ports: concepts and issues, *Vegueta*, Southampton, n. 3, p. 263-278, 1997.

HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JANOTTI, Aldo. *O Marques de Paraná*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1990.

JEHA, Silvana Cassab. *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 (Tese de Doutorado em História), 2011.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil*. São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, Martins, 1972.

KI-ZERBO, Joseph (ed). *História Geral da África: metodologia e pré-história da África*. Volumes I. Brasília: UNESCO, 2010. 2. ed. revisada.

KLAFKE, Álvaro Antônio. *O Império na província: construção do Estado nacional nas páginas de O propagador da Indústria Rio-Grandense – 1833-1844*. Porto Alegre: UFRGS, 2006 (Dissertação de Mestrado).

KLIEMANN, Luiza H. Schimitz. *RS: Terra & Poder - História da Questão Agrária*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

KORIEH, Chima J. *Olaudah Equiano and the Igbo World: History, Society, and Atlantic Diaspora Connections*. Trenton: Africa World Press, 2009.

KRAAY, Hendrik. “O abrigo da farda”: o Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-1881. *Afro-ásia*, n. 17, 1996, pp. 29-56.

\_\_\_\_\_. Repensando o recrutamento militar no Brasil Imperial. *Diálogos*, UEM. Maringá, vol. 03, n.03, 1999, pp 113-151.

KUNIOCHI, Marcia N. *Crédito, negócios e acumulação. Rio de Janeiro: 1844-1857*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: USP, 2001.

\_\_\_\_\_. A intermediação mercantil e bancária na fronteira meridional do Brasil. *História e Economia Revista Interdisciplinar*. Vol. 1 - n. 1 - 2º semestre 2005.

\_\_\_\_\_. Perfil do escravo de Rio Grande-RS. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2005b.

\_\_\_\_\_. Ter escravo em Rio Grande. In: *Anais do III Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis: UFSC/UFRGS//UFPR, 2007.

KUNIOCHI, Marcia N.; MOLET, Claudia Daiane; THIESEN, Beatriz Valladão. Charqueada e escravidão em Rio Grande. In: *Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2011.

LAPA, José R. do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1968.

LARA, Silvia Hunold. Biografia de Mahommah G. Baquaqua. *Revista Brasileira de História*, v. 8, n.16, 1988, pp. 269-284.

\_\_\_\_\_. Blowin' In The Wind: Thompson e a Experiência Negra No Brasil. *Projeto História*, São Paulo, v. 12, 1995, p. 43-56.

\_\_\_\_\_. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, n. 16, fev.1998, p. 25-38.

\_\_\_\_\_. (org). *Ordenações Filipinas – Livro V*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

LAVAL, Francisco Pyrard de. *Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, contendo a noticia de sua navegação ás Indias orientaes , ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os diferentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez annos que andou nestes paizes: (1601 a 1611) com a descripção exacta dos costumes , leis, usos, policia, e governo: do trato e commercio, que nelles ha: dos animaes, arvores, fructas, e outras singularidades, que alli se encontram: vertida do francez em portuguez, sobre a edição de 1679*. Segunda parte. Nova-Goa: Imprensa Nacional, 1858.

LAW, Robin; LOVEJOY, Paul E. (eds). *The Biography of Muhammad Gardo Baquaqua*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2001.

LEANDRO, José Augusto. Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá – 1850-1888. Tese (Doutorado em História). Florianópolis: UFSC, 2003.

\_\_\_\_\_. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, Sul do Brasil, século XIX. *Revista Internacional de Folkcomunicação*, v. 1, n. 10, 2007, pp. 1-13.

LEITMAN, Spencer. Negros Farrapos: Hipocrisia Racial no Sul do Brasil. In: DACANAL, José Hildebrando. (Org.). *A Revolução Farroupilha. História e Interpretação*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

LÉVI, Giovanni. *A Herança Imaterial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LIMA, Ivana Stolze. *Cores, marcas e falas: sentidos da mestiçagem no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

LINDEN, Marcel van der. Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. *História*. São Paulo, v. 24. n. 2, p. 11-40. 2005.

LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, nº 6, 1984.

\_\_\_\_\_. Réplica. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH/Marco Zero, v. 8, n. 16, mar-ago. 1988. pp. 221-231.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

LONER, Beatriz. *Construção de Classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Editora Gráfica Universitária, Unitrabalho, 2001.

LOVEJOY, Paul. Identidade e a miragem da etnicidade. A jornada de Mahommah G. Baquaqua para as Américas. *Afro Ásia*, 27, 2002, pp. 09-39.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1975.

LYNCH, P. B. *Reminiscências da vida de nossa gente do mar*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961.

MACHADO, Paulo Pinheiro. *A política de colonização do Império*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999. Coleção Síntese rio-grandense nº 24-25.

MAESTRI FILHO, Mário J. *O escravo no RS: a charqueada e a gênese do escravismo gaúcho*. Porto Alegre: EST, 1984.

\_\_\_\_\_. Pampa Negro: quilombos no Rio Grande do Sul. In: GOMES, Flávio; REIS, João José (orgs). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 291-331.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes estaleiros: a criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777)*. Dissertação (Mestrado em História). UFRJ: Rio de Janeiro, 2009.

MAMIGONIAN, Beatriz G.; RACINE, Karen. Introduction. People in the Making of the Black Atlantic. In: \_\_\_\_\_ (edit.). *The human tradition in the Black Atlantic 1500-2000*. Lanham/b/New York/Tronto/Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers, 2010.

MANN, Kristin. Shifting Paradigms in the Study of the African Diaspora and of Atlantic History and Culture. *Slavery & Abolition*. v.22:1, 01 April 2001.

MARTINS, J. de S. *O cativo da terra*. SP: Liv. Ed. Ciências Humanas, 1979.

MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

MATTOS, Rômulo Costa. *A aldeia do mal: o morro da favela e a construção social das favelas durante a primeira república*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: UFF, 2004.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidos e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MAUCH, Cláudia. *Ordem pública e moralidade: imprensa e policiamento urbano em Porto Alegre na década de 1890*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC/ANPUH-RS, 2004.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Rio de Janeiro: Z. Valverde, 1944.

MELLO E SOUZA, Laura de. *Desclassificados do ouro*. São Paulo: Graal, 1986. 2ª. Edição.

MINTZ; Sidney; PRICE, Richard. *O nascimento da cultura Afro-Americana: uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas/Universidade Candido Mendes, 2003.

MOLET, Claudia Daiane Garcia. *Na escuridão da noite... Autonomia e transgressões de cativos marinheiros nas ruas e becos da cidade do Rio Grande (1868-1870)*. Trabalho de conclusão do curso de História/FURG. Rio Grande: mimeo, 2007.

\_\_\_\_\_. Trabalho e correção de mulheres negras na cadeia da cidade do Rio Grande- RS (1864-1875). *Anais do X Encontro Estadual de História – ANPUH/RS*. Santa Maria: 2010.

\_\_\_\_\_. *Entre o trabalho e a correção: escravas e forras na cadeia de Rio Grande/RS (1864-1875)*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Sociologia e Política. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2011.

MONASTÉRIO, Leonardo. FHC errou? A economia da escravidão no Brasil meridional. *História e Economia. Revista Interdisciplinar*. Vol. 1, n. 1, 2º semestre 2005.

MOREIRA, Paulo Roberto Staudt. *Os cativos e os homens de bem: experiências negras no espaço urbano*. Porto Alegre: EST Edições, 2003.

\_\_\_\_\_. A liberdade fardada: escravidão e alforria na Guerra do Paraguai. In: *Anais do VI Encontro Estadual de História*. Passo Fundo: 2002.

\_\_\_\_\_. *Entre o deboche e a rapina: os cenários sociais da criminalidade popular em Porto Alegre*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2009.

\_\_\_\_\_. Seduções, boatos e insurreições escravas no Rio Grande do Sul na segunda metade dos oitocentos. In: *Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2011.

MOTTA, Flávia de Mattos. Pelotas e o quilombo de Manuel Padeiro na conjuntura da Revolução Farroupilha. In: *Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas*. Porto Alegre, v. 13, 1985, p. 111-115.

MOORE, Samuel. *Biography of Mahommah G. Baquaqua. A Native of Zoogoo, in the Interior of Africa (A Convert to Christianity,) with a Description of that Part of the World; including the Manners and Customs of the Inhabitants*. Detroit: Geo. E. Pomeroy & Co., 1854.

MULHALL, Michael George. *O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs*. Ed. Bels: Porto Alegre, 1974.

MUNHOZ, Cláudia Simone de Freitas. *A Associação Comercial do Rio Grande de 1844 a 1852: interesses e atuação representativa do setor mercantil*. São Leopoldo: PPG-História/Unisinos, 2003 (Dissertação de Mestrado).

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. *Estudos afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, n.38, Dez. 2000, pp. 85-112.

\_\_\_\_\_. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

\_\_\_\_\_. *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese (Doutorado em História). Unicamp: Campinas, 2002.

\_\_\_\_\_. Recrutamento para a Marinha brasileira – República, cor e cidadania. In: MUGGE, Miquéias; COMISSOLI, Adriano (orgs.). *Homens e armas: recrutamento militar no Brasil – sécul XIX*. São Leopoldo: Oikos, 2011.

NEGRO, Antônio Luigi. Imperfeita ou refeita? O debate sobre o fazer-se da classe trabalhadora inglesa. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: v. 16, n. 31 e 32, 1996, pp. 40-61.

NEUMANN, Eduardo. S. Porto Alegre Colonial: uma ocupação luso-platina. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. XXIII, n. 1, p. 81-95, 1997.

NOVAIS, Fernando Antônio. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Prometeus e Atlantes na forja da Nação. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 12, n. 2 (21), p. 225-243, jul./dez. 2003.

OGOT, Bethwell Allan (ed.). *História geral da África: África do século XVI ao XVIII*. Volume V. Brasília: UNESCO, 2010.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Nas águas do Prata: os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PAMPLONA, Marcos A. Historiografia sobre protesto popular: uma contribuição para o estudo das revoltas urbanas. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 9, v. 17, 1996, pp. 215-238.

PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio S. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

\_\_\_\_\_. A dimensão atlântica das quitandeiras. In: FURTADO, Junia Ferreira (org). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino português*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001, p. 45-67.

\_\_\_\_\_. Conexões e Identidades de Gênero no caso Brasil e Angola - Séculos XVIII-XIX. In: *X Congresso Internacional Cultura, Poder e Tecnologia: África e Ásia face à Globalização*. X Congresso ALADAA. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2001b. v. 1.

PAULINO, Carla V. Thomas Ewbank: um viajante norte-americano no Rio de Janeiro imperial. *Anais Eletrônicos do VIII Encontro Internacional da ANPHLAC*. Vitória, 2008.

PEREIRA, José Jorge. *Um capítulo de medicina legal. Simulação e dissimulação de doenças na Marinha*. Dissertação inaugural apresentada à Escola Médico-cirúrgica do Porto. Porto: Typ. de A. F. Vasconcellos, 1891.

PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESAVENTO, Sandra. J. Crime, violência e sociabilidades urbanas: as fronteiras da ordem e da desordem no sul brasileiro no final do século XIX. *Estudos Ibero-Americanos*, v. XXX, n. 2, dezembro 2004, p. 27-37.

PESSI, Bruno S. Evolução demográfica da escravidão nas charqueadas pelotenses na segunda metade do século XIX: uma perspectiva para o estudo da família escrava. In: *Anais do X Encontro Estadual de História ANPUH-RS*. Santa Maria: ANPUH-RS, 2010.

\_\_\_\_\_. *Entre o fim do tráfico e a abolição: a manutenção da escravidão em Pelotas, RS, na segunda metade do século XIX (1850 a 1884)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 2012.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. A presença da História Social do Trabalho no ambiente acadêmico brasileiro nas últimas décadas. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, junho 2011.

PETIZ, Silmei de S. Buscando a liberdade: as fugas de escravos da província de São Pedro para o *além-fronteira (1815-1851)* Passo Fundo: UPF Editora, 2006.

PICCOLO, Helga Iracema L. *A resistência escrava no Rio Grande do Sul*. Caderno de Estudo. Porto Alegre: Curso de Pós-Graduação em História, 1992.

\_\_\_\_\_. (org). *Coletânea Discursos Parlamentares da Assembléia Legislativa da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul (1835-1889)*. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RS, 1998. Volume 1.

POLÓNIA, Amelia. *L'historiographie portugaise sur les gens de mer et le communautés littorales: une approche de synthèse*. Repositório aberto U.Porto, 2008. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10216/13195>. Acessado em 27/02/2013.

PORTELA, Rafael Davis. *Pescadores na Bahia do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História). Salvador, UFBA, 2012.

PRADO, Fabrício Pereira; SOUZA, Suzana Bleil. Brasileiros na Fronteira uruguaia: economia e política no século XIX. In: GRIJÓ, Luiz A.; KÜHN, Fábio; GUAZZELLI, Cezar A. B.; NEUMANN, Eduardo S. *Capítulos de História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004.

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

QUEIROZ, Maria Luiza Bertuline. *A vila do Rio Grande de São Pedro (1737-1822)*. Rio Grande: FURG, 1987.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar (Brasi 1890-1930)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

RAMOS, Simone da Mata. A importância dos Molhes da Barra do Rio Grande no contexto da economia do Rio Grande do Sul. In: ALVES, Francisco das Neves. *Cidade do Rio Grande: ensaios históricos*. Rio Grande: Editora da FURG, 2002.

RAVINA, Guimerá. Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica. In: Agustín AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD Helena (org.). *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII): um ponto da situação historiográfica*. Lisboa: Instituto História Moderna FLUP, 2002.

REBELATTO, Martha. Fugas escravas e quilombos na Ilha de Santa Catarina, século XIX. Dissertação (Mestrado em História). Florianópolis: UFSC, 2006.

REBELLO, Henrique Jorge. Memória e considerações sobre a população do Brasil. In: *Revista Trimestral do Instituto Geographico, e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXX, Parte Primeira. Rio de Janeiro: B. L. Garnier Livreiro Editor, 1867.

REDIKER, Marcus; JIMÉNEZ, Michael. What is Atlantic History?. *CPAS Newsletter: The University of Tokyo Center for Pacific and Asian Studies*. October 2001. Disponível em: [http://www.marcusrediker.com/Articles/what\\_is\\_atlantic\\_history.htm](http://www.marcusrediker.com/Articles/what_is_atlantic_history.htm)

REDIKER, Marcus. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.

\_\_\_\_\_. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world, 1700-1750*. New York: Cambridge University Press, 2010.

\_\_\_\_\_. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e Conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

\_\_\_\_\_. De Olho no Canto: Trabalho de Rua na Bahia na Véspera da Abolição". *Afro-Ásia*, nº 24, 2000, pp. 199-242.

\_\_\_\_\_. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. Edição revisada e ampliada.

REVEL, Jacques. (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

\_\_\_\_\_. Prefácio. A história ao rés-do-chão. In: LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.



RIBEIRO, José Iran. “*De tão longe para sustentar a honra nacional*”: Estado e Nação nas trajetórias dos militares do Exército Imperial brasileiro na Guerra dos Farrapos. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

RODRIGUES, José Honório. *História e historiadores do Brasil*. São Paulo: Editora Fulgor Limitada, 1965.

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.

\_\_\_\_\_. Para uma história da experiência africana no mundo do trabalho atlântico (séculos XVIII e XIX). In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, atlânticos e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.

\_\_\_\_\_. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. *Revista de História*, São Paulo, nº 168, p. 325-350, janeiro/junho 2013, pp. 325-350.

\_\_\_\_\_. 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, 2013a, pp. 9-35.

\_\_\_\_\_. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.1825, *Almanack*, Guarulhos, n.05, 1º semestre de 2013b, pp. 145-177.

ROSENTAL, Paul-André. Construir o “macro” pelo “micro”: Frederik Barth e a “microstoria”. In: REVEL, Jacques. (org.). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

SACRAMENTO, Valdinéia de Jesus. Mergulhando nos mocambos do borrachudo – Barra do Rio de Contas (século XIX). Dissertação (Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Estudos Étnicos e Africanos). Salvador: UFBA, 2008.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

SAMPAIO, Marcos G. V. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. São Paulo: USP (Tese de Doutorado em História), 2006.

SANTOS, João Brígido dos. *Miscellânea Histórica ou coleção de diversos escriptos*. Ed. Fac-sim. [1889]. Fortaleza, 2009.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, atlânticos e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.

SAVAGE, Mike. Classe e História do Trabalho. In: BATALHA, Cláudio M.; SILVA, Fernando T. da; FORTES, Alexandre (orgs.), *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, Unicamp, 2004.

\_\_\_\_\_. Espaço, redes e formação de classe. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, n. 5, jan-jun. 2011, p. 06-33.

SCHERER, Jovani de Souza. *Experiências de busca da liberdade: alforria e comunidade africana em Rio Grande, séc. XIX*. Dissertação (Mestrado em História). PPGH Unisinos: São Leopoldo, 2008.

SCHIAVON, Carmem G. Burgert. *Maçonaria, abolição e festas: o caso do Brasil meridional*. Dissertação (Mestrado em História). Porto Alegre: PUCRS, 1998.

SCHWARTZ, Stuart. Resistance and Accommodation in 18th Century Brazil: the salaves' view of slavery. *The Hispanic American Historical Review*, February 1977, vol. 57, n. 1, pp. 69-82.

SCOTT, Ana Silvia Volpi. As duas faces da imigração portuguesa para o Brasil (décadas de 1820-1930). In: MOREDA, Vicente Pérez; ALONSO, Blanca Sánchez. *Anais do Congreso de Historia Económica de Zaragoza*. 2001. Disponível em: <http://www.unizar.es/eueez/cahe/volpiscott.pdf>

SEASSARO, L. Gênes, ou le poids de la longue durée culturelle. *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 55-56, 1993, pp. 10-21.

SHAW, Carlos Martínez. La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen. *Manuscrits: Revista d'història moderna*, n. 15, 1997, pp. 257-278.

SILVA, Eduardo. Fugas, revoltas e quilombos: os limites da negociação. In: REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e Conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

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, José Bento Rosa da. Em águas do Atlântico Sul: escravos-marinheiros no cais do porto de Itajaí (SC) no século XIX. *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2005.

SILVA, Rosângela Maria da. *De um Império a Outro: Portugal e Brasil, disciplina, recrutamento e legislação nas Armadas Imperiais (1790-1883)*. Dissertação (Mestrado em História). UFPR, 2008.

SMITH, S. D. Review: The Atlantic History Paradigm. *The New England Quarterly*, Vol. 79, N. 1 (Mar., 2006), pp. 123-133.

SOARES, Luiz Carlos. *O "Povo de Cam" na Capital d Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do Século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj-7Letras, 2007.

SOARES, Carlos Eugenio Líbano. *Zungu, Rumor de Muitas Vozes*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1988.

\_\_\_\_\_. Comércio, Nação e Gênero: As Negras Minas Quitadeiras no Rio de Janeiro 1835-1900. *Revista do Mestrado de História*, Vassouras, v. 4, n. 1, p. 55-78, 2001.

\_\_\_\_\_. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002. Ed. ampliada.

THIESEN, Beatriz Valladão (et. all). Charqueada e escravidão em Rio Grande. In: *Anais do 5º. Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2011.

THOMPSON, E. P. La sociedad inglesa del siglo XVIII: lucha de clases sin clases? In: \_\_\_\_\_. *Tradicion, Revuelta y Conciência de Clase*. 2. edição. Barcelona: Diagràfic, 1984.

\_\_\_\_\_. *A Formação da Classe Operária Inglesa. Vol. I, II e III*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

\_\_\_\_\_. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_. Economia Moral revisitada. In: \_\_\_\_\_. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998a.

\_\_\_\_\_. Folclore, Antropologia e História Social. In: \_\_\_\_\_, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organização Antônio Luigi Negro e Sergio Silva. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.

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

TOBAL, Tòfol. El terciario portuario como indicador de innovación. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, Nº 69 (66), agosto de 2000.

TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 26, n. 2, 2004, pp. 221-240.

TORRES, Luiz Henrique. Cronologia básica da cidade de Rio Grande (1737-1947). *Biblos*, Rio Grande, 22 (2): pp. 9-18, 2008.

\_\_\_\_\_. A cidade do Rio Grande: escravidão e presença negra. *Biblos*, Rio Grande, 22 (1): 101-117, 2008a.

\_\_\_\_\_. Rio Grande: imagens de espaços públicos que contam a história. Rio Grande: SMEC, 2007.

TORRES, Rodrigo de Oliveira. “E a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Pelotas: UFPEL, 2010.

VANSINA, Jan. A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados. In: NIANE, Djubril T. (ed.). *História geral da África: África do século XII ao XVI*. Volume IV. Brasília: UNESCO, 2010.

VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas Margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas/Rio Grande do Sul (século XIX)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: UFRJ, 2013.

VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul: 1800-1850. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Porto Alegre: UFRGS/UFSC/UFPR, 2005.

VELASCO E CRUZ, Maria C. VELASCO e CRUZ, Maria C. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000, p. 243-290.

\_\_\_\_\_. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. *Revista da USP*, São Paulo, n. 68, p. 188-209, dezembro/fevereiro 2005-2006.

VELHO, Gilberto. O estudo do comportamento desviante: a contribuição da antropologia social. \_\_\_\_\_ (org.). In: *Desvio e divergência: uma crítica da patologia social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1979.

VEREKER, Henry P. *1860: roteiro da costa do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: Editora da FURG, 2001.

VIANNA, Lauro de Brito. *A cidade, o porto e a Barra de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: FURG, 2007.

VIEIRA, Jofre Teófilo. *Uma tragédia em três partes: o motim dos pretos da Laura em 1839*. Dissertação (Mestrado em História). Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, 2010.

WEBER, Beatriz Teixeira. *Códigos de Posturas e regulamentação do convívio social em Porto Alegre no século XIX*. Porto Alegre: UFRGS (Mestrado em História), 1992.

WEIMER, Rodrigo de Azevedo. *Os nomes da liberdade. Ex-escravos na serra gaúcha no pós-abolição*. São Leopoldo: Oikos, 2008.

WENDROTH, Herrmann Rudolf. *O Rio Grande do Sul em 1852: aquarelas*. Porto Alegre: 1982.

ZARTH, Paulo Afonso. *História agrária do planalto gaúcho (1850-1920)*. Ijuí: Ed. Unijuí, 1997.

\_\_\_\_\_. *Do arcaico ao moderno: o Rio Grande do Sul agrário do século XIX*. Ijuí: Ed. Unijuí, 2002.

ZUBARAN, Maria Angélica. O eurocentrismo do testemunho: relatos de viagem no Rio Grande do Sul do século XIX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 12, dezembro de 1999, p. 21

## FONTES CONSULTADAS

### FONTES MANUSCRITAS:

#### Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRs):

- Fundo Justiça: Maços 30, 33, 89, 90 e 91.
- Fundo Polícia: Maços 24, 25, 50, 57, 150, 153.
- Fundo Autoridades Municipais: Maços 192A, 193A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 213A, 214A, 215A, 219A.
- Fundo Documentação dos Governantes: Maços 191, 192 e 193.
- Fundo Marinha: Maços 05, 23, 27, 33, 59, 62 e 72.
- Fundo Requerimentos: Maço 89.

#### Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERS):

- Processos-crime, Rio Grande:
  - 1ª. V. Cível e Crime, Caixa 005-0791, Caixa 005-0792, Caixa 005-0793.
  - 2ª. V. Cível e Crime, Caixas 005-289, Caixa 005-292.
  - Júri, Caixa 005-409, Caixa 005-412, Caixa 005-417, Caixa 005-418, Caixa 005-419, Caixa 005-420, Caixa 005-421, Caixa 005-422 Caixa 005-424, Caixa 005-425, Caixa 005-426.
- Processos-crime, Porto Alegre:
  - 1º. Cartório/Sumário Júri, Caixa 004-5905, Caixa 004-5905.
  - 2ª Vara de Família e Sucessão, Caixa 004.1430.
- Processos-crime, Pelotas: Caixa 006-0302, Caixa 006-0303.

#### Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ):

- Série Marinha: Pastas IVM 3.115, XM 144, XM 145, XM 146, XM 148, XM 152, XM 202, XM 611, XM 1117, XM 1155.
- Série Justiça: Pasta IJ6-191.
- Processos do Conselho de Guerra da Marinha/ Fundo "Conselho Supremo Militar e de Justiça"/Série Conselhos de Guerra da Marinha/Subsérie Processo Crime:
  - Notação, 1X 2, Réu André Avelino Batista, Acusação Ferimento, 1860.
  - Notação, 1X 4, Réu Pedro Celestino Bispo e José A. Alves da Cruz, Acusação Insubordinação, abandono da guarda, embriagues e desordem, 1860.
  - Notação, 1X 8, Réu Simeão Jorge Saraiva, Acusação 5.a deserção, 1860.
  - Notação, 1X 9, Réu Pedro José dos Santos, Acusação Homicídio, 1860.
  - Notação, 1X 11, Réu Candido Cruz, Acusação 8ª. Deserção, 1860.
  - Notação, 1X 19, Réu Manoel Paixão, Acusação Ferimento, 1860.

- Notação, 1X 20, Réu José Francisco Sette, Acusação Insubordinação e embriagues, 1860.
- Notação, 1X 21, Réu Domingos José da Rocha, Acusação Ferimento, contra a moral, embriagues e desordem, 1860.
- Notação, 1X 30, Réu Manoel Feliciano Gonçalves Botelho, Acusação Insubordinação e ferimento, 1860.
- Notação, 1X 31, Réu Antônio da Costa e Oliveira, Acusação Insubordinação, 1860.
- Notação, 1X 40, Réu Antônio José da Silva, Acusação Permitir fuga de desertor, 1861. 1861
- Notação, 1X 43, Réu Candido Benício da Silva, Acusação Desobediência, 1861
- Notação, 1X 45, Réu José Pizarro, Acusação Ofensa à moral e aos bons costumes, 1861.
- Notação, 1X 46, Réu Manoel Francisco Avelino, Acusação Insubordinação, 1861.
- Notação, 1X 52, Réu Joaquim Anastácio dos Santos, Acusação Ofensa à moral pública, 1861.
- Notação, 1X 69, Réu José da Rocha, Acusação Ofensas físicas, 1861.
- Notação, 1X 70, Réu José Francisco de Moraes, Acusação Ferimento, insubordinação, desobediência, 1861.
- Notação, 1X 71, Réu Demétrio Francisco Antônio, Acusação Insubordinação, 1861.
- Notação, 1X 74, Réu Rogério Antônio da Silva, Acusação Insubordinação e injúrias, 1862.
- Notação, 1X 109, Réu Antônio Severo dos Santos, Acusação Ferimentos, 1864.
- Notação, 1X 115, Réu Francisco Joaquim Ribeiro, Acusação Imoralidade, 1864.
- Notação, 1X 125, Réu Manoel Antônio Ferrabraz, Acusação Resistência a mão armada, 1864.
- Notação, 1X 137, Réu Felisardo José Ferreira, Acusação Insubordinação, 1864.
- Notação, 1X 144, Réu João Pedro Martins, Acusação Desobediência, 1864.
- Notação, 1X 153, Réu José Francisco, Acusação Agressão a seu camarada, 1865.
- Notação, 1X 167, Réu Alexandre Manoel dos Reys, Acusação Insubordinação e desobediência, 1865.
- Notação, 1X 171, Réu Bartholomeu Antônio, Acusação 5ª. Deserção agravada, 1865.
- Notação, 1X 177, Réu Raimundo Procópio, Acusação Insubordinação e desobediência com tentativa de morte, 1865.

Archivo General de la Nación (Montevideo/Uruguai):

- Legación del Uruguay en el Brasil / Legación del Brasil en el Uruguay, Caixas diversas.

Arquivo Municipal da Prefeitura de Rio Grande (AMPRG):

- Documentação da Câmara Municipal de Rio Grande, Caixas 237 e 238.

## PERIÓDICOS - TÍTULOS DIVERSOS DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE:

- Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ).
- Acervo do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa (Porto Alegre).
- Acervo da Biblioteca Rio-Grandense (Rio Grande).

## LEIS, CÓDIGOS E REGIMENTOS:

BRASIL. *Artigos de Guerra*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1835.

BRASIL. *Código Comercial do Império do Brasil*. Estipulado pela Lei nº 556, de 25 de Junho de 1850.

BRASIL. *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>

BRASIL. *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real que por ordem de Sua Majestade deve servir de regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1835.

*Índice das leis promulgadas pela Assembléia Legislativa da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul desde o ano de 1835 até o de 1851*. Porto Alegre: Typographia do Rio-Grandense, 1872.

*Posturas Policiaes adaptadas para o Regimem do Município da Câmara da Vila de S. Pedro do Sul dadas pela Câmara da mesma Vila em Sessão de 31 de julho de 1829*. Publicadas em: LOPES NETO, João Simões. *Revista do Primeiro Centenário de Pelotas*. Pelotas, n. 7/8, abr/maio 1912, p. 109-116. Publicação auxiliar para a comemoração projetada pela Biblioteca Pública Pelotense.

## RELATÓRIOS E FALAS DE AUTORIDADES:

BRASIL. *Relatórios Ministério da Marinha*. Anos de 1835 a 1864 (disponíveis em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerial/marinha>)

RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Relatórios e Falas da Presidência da Província do Rio Grande do Sul*. Anos de 1835 a 1864 (disponíveis em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial>)



**OUTRAS FONTES IMPRESSAS:**

ARQUIVO HISTÓRICO DO RIO GRANDE DO SUL. *Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*: Coleção Varela – Documento sobre a Revolução Farroupilha, volumes 2 ao 18.

*On the stowage of ships and their cargoes*. Organizado por Robert White Stevens. Publicado em Londres por Longmans/Plymouth, 1858.

*Princípios de direito mercantil, e leis de marinha para uso da mocidade portuguesa*, destinada ao commercio, divididos em oito tratados elementares, contendo a respectiva legislação patria, e indicando as fontes originaes dos regulamentos maritimos das principaes praças da Europa. Organizado por José da Silva Lisboa. Publicado em Lisboa pela Imprensa Régia, 1819.

*Revista do Primeiro Centenário de Pelotas*, Pelotas, n. 5, fev. 1912. Publicação auxiliar para a comemoração projetada pela Biblioteca Pública Pelotense.

*Revista do Primeiro Centenário de Pelotas*. Pelotas, n. 7/8, abr/maio 1912. Publicação auxiliar para a comemoração projetada pela Biblioteca Pública Pelotense.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: compra e venda de escravos. Acervo dos tabelionatos do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: CORAG, 2010. Volumes 1 e 2. Disponível online no site [www.apers.rs.gov.br/](http://www.apers.rs.gov.br/)

RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: inventários. O escravo deixado como Herança*. Porto Alegre: CORAG, 2010b. Volumes 1, 2, 3 e 4. Disponível online no site [www.apers.rs.gov.br/](http://www.apers.rs.gov.br/)

RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Documentos da escravidão: catálogo seletivo de cartas de liberdade. Acervo dos tabelionatos do interior do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: CORAG, 2006. Volumes 1 e 2. Disponível online no site [www.apers.rs.gov.br/](http://www.apers.rs.gov.br/)

RIO GRANDE DO SUL (Estado). *Levantamento de fontes sobre a Revolução Farroupilha*. Porto Alegre: Comissão Executiva do Sesquicentenário da Revolução Farroupilha/AHRS, 1985.

*The shipmaster's assistant and commercial digest: containing information useful to merchants, owners, and masters of ships*. Organizado por Joseph Blunt e publicado em Nova Iorque por E & W. Blunt, 1837.

*Tratado do aparelho do navio com indicação prática sobre córte e fabrico de velas, manobras de mastréus e vergas, embarcações de pequeno lote e miúdas, manobras das ancoras e amarras, avarias, reboques, etc.* Organizado por João de Souza Bandeira. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1896.

*Um barão na Província: apêndice do relatório geral 1863*. Por Paul Baptiste D'Ornano. Publicado em Porto Alegre pela EDIPUCRS, 1996.

**DICIONÁRIOS:**

*Diccionario da Lingua Portuguesa.* Organizado por Antônio de Moraes Silva. Publicado em Lisboa pela Impressão Régia, 1831.

*Diccionário de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa.* Organizado por João Pedro d'Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841.

*Diccionario marítimo brasileiro.* Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877.

*Dicionário da Terra e da Gente do Brasil.* Organizado por Bernardino José de Souza. Publicado em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre pela Companhia Editora Nacional, 1939. 4ª. Edição.

*Novo Diccionário da Língua Portuguesa.* Organizado por Candido de Figueiredo. Publicado em Lisboa por A. M. Teixeira, 1913.

*Novo dicionário da marinha guerra e mercante.* Organizado por Antônio Gregório de Freitas. Publicado em Lisboa pela Imprensa Silviana, 1855.

*Vocabulo Marujo.* Organizado por Mauricio da Costa Campos. Publicado no Rio de Janeiro pela Officina de Silva Porto e Companhia, 1823.

## APÊNDICE - Tipologia de embarcações do século XIX

As denominações classificatórias dos tipos de embarcações no século XIX eram elaboradas considerando as características do *aparelho* de cada embarcação. O *aparelho* consistia no massame (conjunto de todos os seus cabos) e no vergame (conjunto de vergas dos mastros) que faziam a composição de uma embarcação e que lhe davam segurança e movimento<sup>352</sup>. De forma que tais categorizações diziam respeito às características físicas e de navegação de cada embarcação, ainda que estes aspectos estivessem intimamente relacionados com a capacidade de carga (tonelagem) e com o potencial de navegação (velocidade, manobras) de cada unidade.

Não é tarefa fácil estabelecer uma relação categórica entre os tipos de embarcações e as suas tonelagens. Não havia um padrão neste sentido, e além do mais parece ter ocorrido variações ao longo do século XIX. As barcas e galeras, ao que parece, eram as tipologias com maior capacidade de tonelagem, enquanto brigues, bergatins e escunas constituíam uma categoria intermediária (RODRIGUES, 2005). Estavam associadas à navegação de longo curso e cabotagem. Já os iates eram embarcações menores e adequadas ao trânsito fluvial e lacustre de cargas significativas. Botes, lanchas, escaleres e catraias, por sua vez, eram embarcações miúdas utilizadas em deslocamentos de curta distância em rios, lagoas e na proximidade da costa marítima, para o embarque e desembarque de navios ou em atividades subsidiárias à administração portuária, não constituindo embarcações de carga.

Abaixo descrevemos as características de alguns dos tipos de embarcações verificados nas fontes pesquisadas<sup>353</sup>:

BARCA: “embarcação de três mastros, dos quais o de ré só tem velas latinas, e não tem cesto de gáveas”.

BERGANTIM: “dava-se este nome aos brigues antigos cuja armação era igual a dos modernos com a diferença de não terem vela grande redonda”.

BOTE: “embarcação miúda, ou pequeno escaler de sólida construção, empregada no serviço ordinário dos navios”.

BRIGUE: “embarcação de dois mastros com cesto de gáveas, que tem só vãos e pequenas gáveas de brim, com armação à latina”.

BRIGUE-ESCUNA: “embarcação de dois mastros com cesto e gávea à proa, e armado à latina o mastro de ré, no qual contudo tem uma pequena gávea”.

BRIGUE-BARCA: “navio de três mastros, sendo os dois de vante [sic] iguais aos do brigue, e o de ré com velas latinas”.

<sup>352</sup> Conforme: *Novo dicionário da marinha guerra e mercante*. Organizado por Antônio Gregório de Freitas. Publicado em Lisboa pela Imprensa Silviana, 1855, p. 72.

<sup>353</sup> Fontes: os verbetes barca, brigue, brigue-escuna, escaler, escuna, iate, lancha, lúgar, paquete, polaca, sumaca foram obtidos em *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d'Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841, pp. 50, 66, 140, 143, 187, 230, 245, 285, 306. Já os verbetes bergantim, bote, brigue-barca, catraia, cutter, patacho, vapor foram consultados em *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artístico, 1877, pp. 34, 37, 39, 50, 118, 151.

CATRAIA: “embarcação miúda, de forte construção, com duas proas, empregada no serviço dos portos, na pesca e na praticagem das barras”.

CUTTER: “embarcação de coberta e de um só mastro armado à latina, em que se espiga um mastaréu para o gaftop. O aparelho destas embarcações varia: em uns notam-se no mastro enxárcias enfrechadas, noutros apenas amantes que se tesam à vontade. O mastaréu só tem um brandal de cada bordo, e tanto este como o mastro tem os componentes estaes [sic] e as respectivas velas de proa, bem como uma única verga, chamada do redondo, que se iça quando há vento largo ou à popa. Geralmente estas embarcações são boas de bolina, veleiras e excelentes para o mar”.

ESCALER: “embarcação miúda com toldo, empregado no serviço dos oficiais de bordo – a mais decente de qualquer navio”.

ESCUNA: “embarcação ligeira de dois mastros e velas latinas, com uma ou duas gáveas, mas sem cestos”.

IATE: “embarcação de dois mastros e velas latinas”.

LANCHA: “a maior embarcação empregada no serviço de qualquer navio, e que dentro dele segue viagem; serve para expiar âncoras e conduzir carga e aguada, tendo para estes objetos conveniente construção”.

LÚGAR: “navio fino de três mastros, com latinos e gaftopes, podendo o do traquete ter vergas. Alguns destes navios tem uma pequena gávea e joanete no mastro grande”.

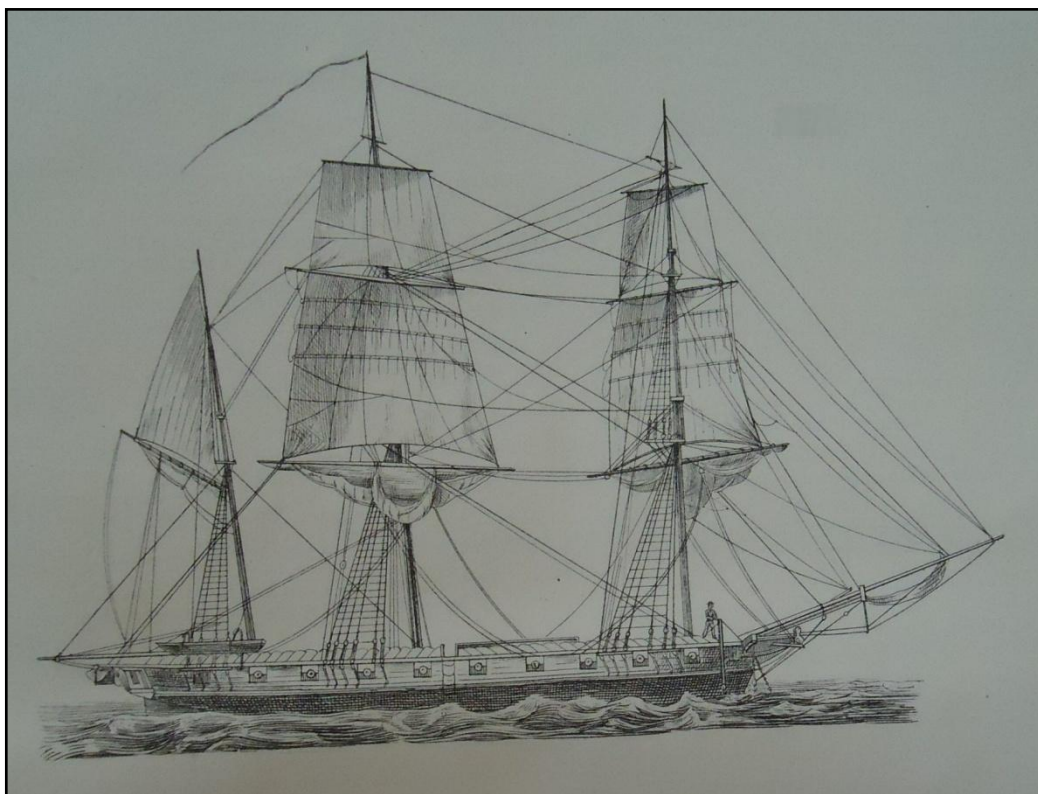
PAQUETE (o mesmo que paquebote): “embarcação ligeira [...] correio, empregada na condução de malas”.

PATACHO: “navio de dois mastros, armados o da proa à redonda e o da ré à latina”.

POLACA: “embarcação de pequeno porte, com mastros que compreendem papa-figos e gáveas em um só madeiro – tem encapeladuras reais na altura correspondente, e o resto serve para içar as gáveas – usa vãos de joanete e mastaréu separado, com o aparelho de costume”.

SUMACA: “embarcação pequena de dois mastros, os quais, sendo inteiriços, tem encapeladura na altura correspondente para a enxárcia real, formando a continuação deles os mestrões de gávea e velacho – a maior parte delas amarram assim à proa, e o mastro grande à latina”.

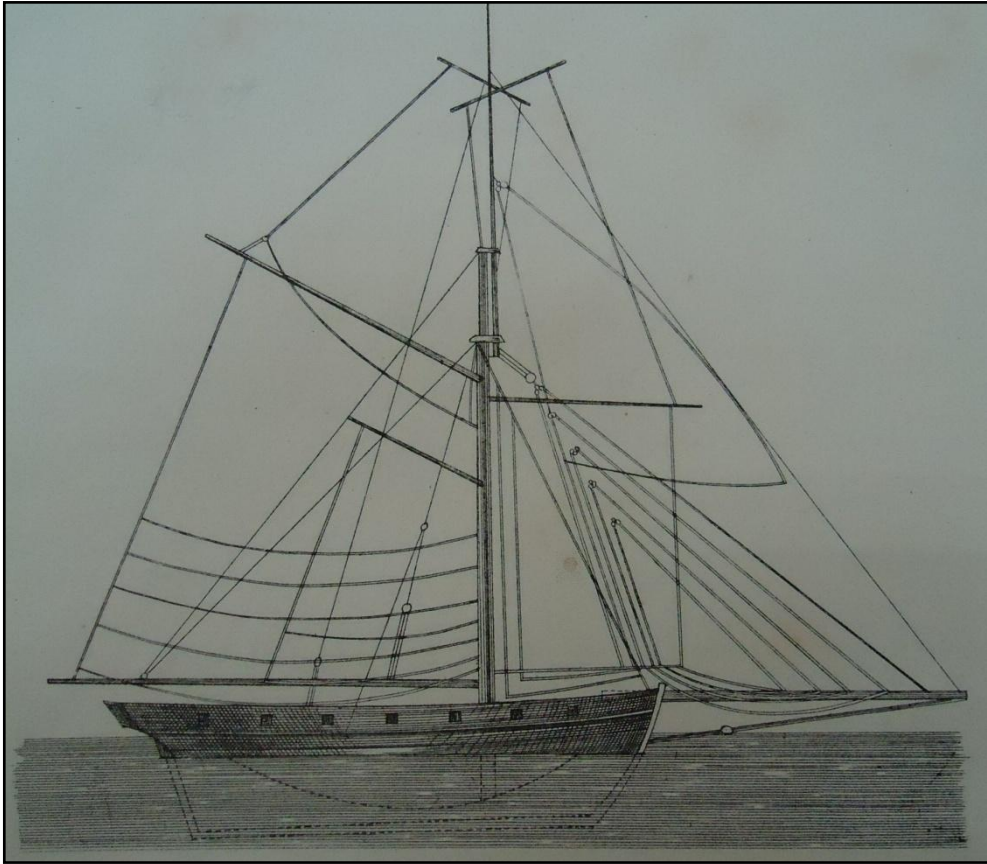
VAPOR: “embarcação que navega sem velas, mediante rodas e motor de fogo – quando o vento é favorável, também costumam içar algumas pequenas velas à proa para lhe tornar mais doce o movimento”.

**BARCA**<sup>354</sup>**BRIGUE**

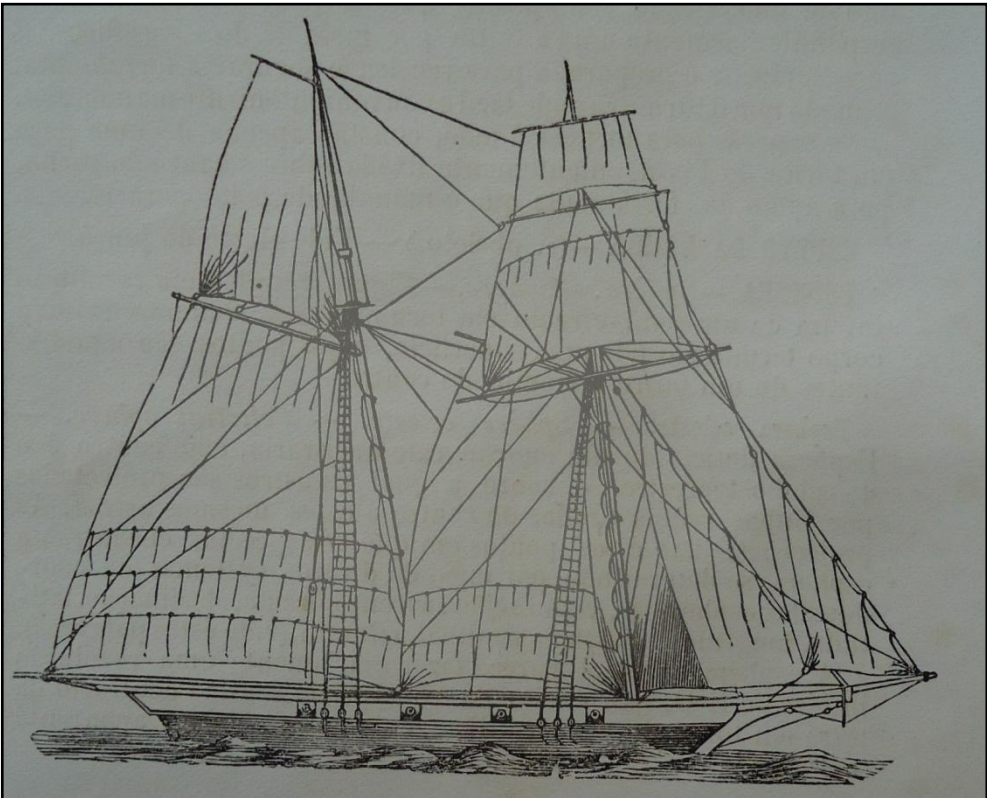
---

<sup>354</sup> Todas as imagens abaixo reproduzidas foram obtidas em: *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877, pp. 34, 37, 39, 50, 118, 151.

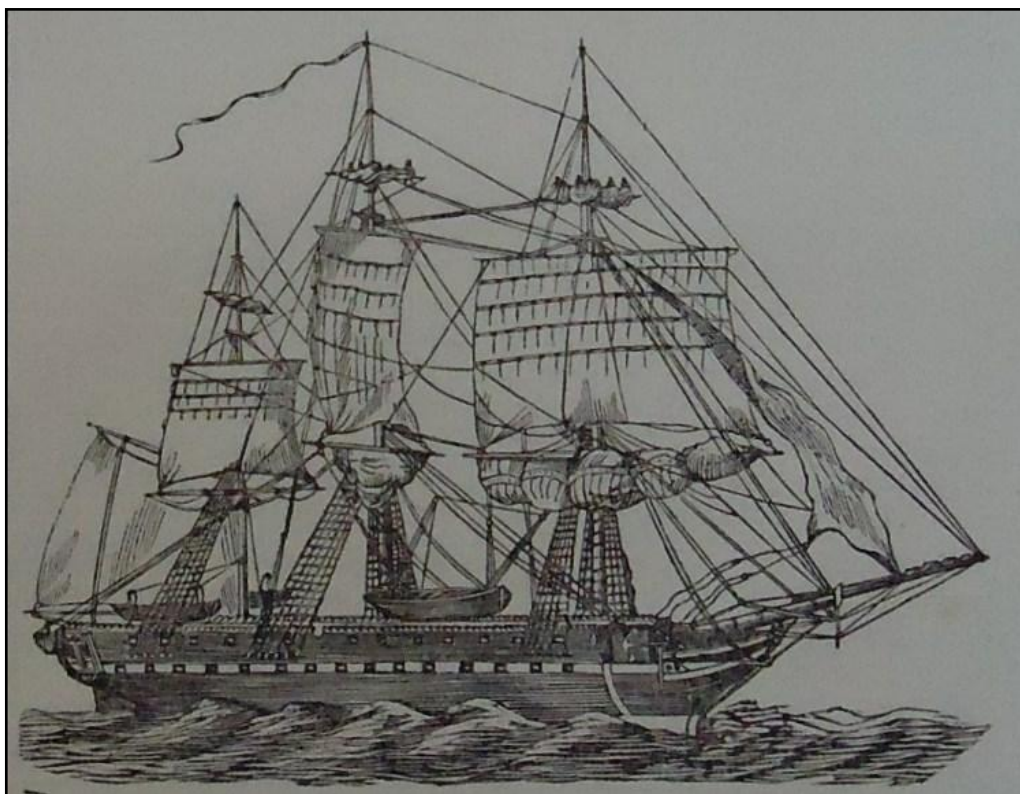
**CUTTER**



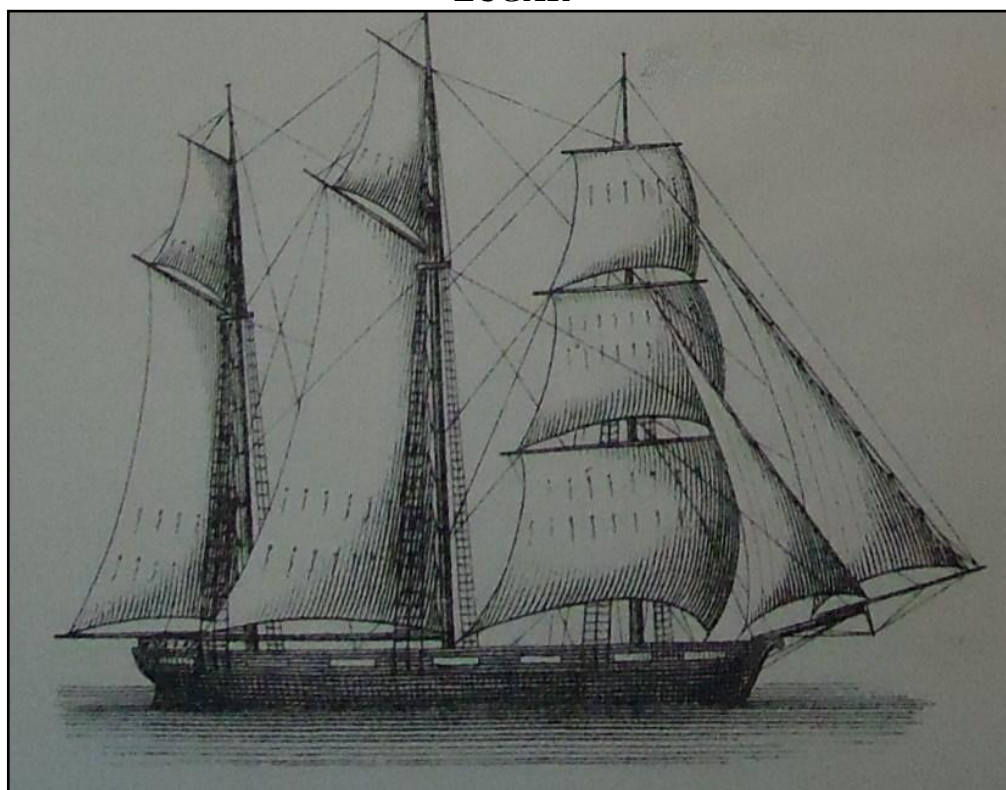
**ESCUNA**



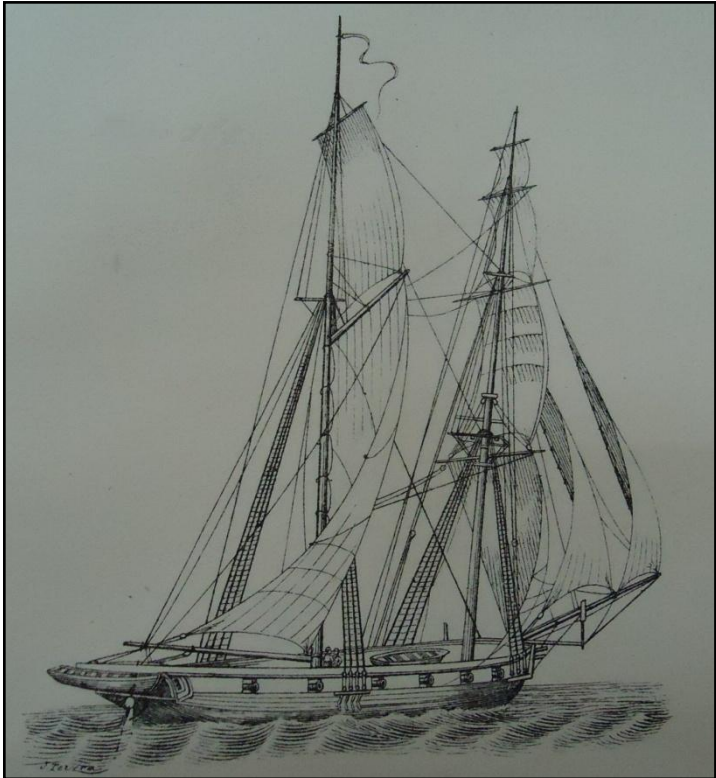
**FRAGATA**



**LÚGAR**



**PATACHO**



**POLACA**

