



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Diego Schibelinski

**TRABALHADORES DE UM MAR SEM FIM:**

A capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais.

Santa Catarina, c.1840- c.1870.

Ilha de Santa Catarina

2020

Diego Schibelinski

**Trabalhadores de um mar sem fim:**

A capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais.

Santa Catarina, c.1840- c.1870.

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação  
em História da Universidade Federal de Santa Catarina  
para a obtenção do título de mestre em História.  
Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Beatriz Gallotti Mamigonian

Ilha de Santa Catarina

2020

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Schibelinski, Diego  
Trabalhadores de um mar sem fim : A capitania dos  
portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e  
construtores navais. Santa Catarina, c.1840- c.1870 /  
Diego Schibelinski ; orientadora, Beatriz Gallotti  
Mamigonian, coorientador, Lucas Bueno, 2020.  
300 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa  
de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. História. 2. História do Brasil Monárquico. 3. História  
de Santa Catarina. 4. História do Trabalho. 5. Trabalho  
Marítimo. I. Mamigonian, Beatriz Gallotti . II. Bueno,  
Lucas. III. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Programa de Pós-Graduação em História. IV. Título.

**Diego Schibelinski**

**Trabalhadores de um mar sem fim:** a capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais. Santa Catarina, c.1840- c.1870.

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

**Prof, Dr. Jaime Rodrigues**

Universidade Federal do Estado de São Paulo

**Profª. Drª. Silvana Cassab Jeha**

Universidade Federal do Rio de Janeiro

**Prof. Dr. Henrique Espada Lima**

Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em História.

---

**Prof. Dr. Lucas de Melo Reis Bueno**

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

---

**Profª. Drª. Beatriz Gallotti Mamigonian**

Orientador(a)

Ilha de Santa Catarina, 2020.

À Geni, que escalava as tainhas pescadas por Licínio. Mas também à Beatriz, que me levou ao porto de Desterro pela primeira vez.

## AGRADECIMENTOS

A estrada pela qual caminhei na última década e que me trouxe até essa dissertação é longa. Percorrê-la foi uma tarefa árdua, extenuante e, por vezes, quase impraticável. Como historiador, me parece justo que aqui se dê crédito e se oferte as devidas homenagens àquelas pessoas que, ao passarem por mim no transcorrer dessa jornada, de alguma forma me ajudaram a seguir em frente. Reconhecer as contribuições afetivas e materiais ofertadas por elas como elementos indispensáveis à conjuntura que possibilitou a realização desta pesquisa parece-me uma forma justa de honrar sua memória e vociferar minha eterna gratidão. Começamos então, por aquelas que foram as que me ensinaram os primeiros passos e me ofertaram os primeiros conselhos sobre a desconhecida jornada que se iniciava...

À Geni, minha avó, além deste trabalho (como um todo e em seus mais profundos significados), oferto ainda minha eterna gratidão. Agradeço-lhe por todo carinho e cuidado que sempre me destinou durante a infância. Foi no seu abraço que aprendi que o amor era, na verdade, o maior de todos os deuses e, foi ali, ao seu lado, naquela casa, em meio a galinhas, pescados e tonéis de farinha que me tornei a pessoa que hoje sou. Foi pelo som da sua voz que me foram repassados os ensinamentos que posteriormente utilizei na construção de meu caráter e que, até hoje, rememoro no constante exercício de me tornar o ser humano que luto para ser. Como você pode perceber querida avó, segui seus conselhos, escolhi a caneta e segui fazendo aquilo que sabia melhor: aprender.

À Irene, agradeço por seu inquestionável esforço na constante luta de uma mãe solteira na buscar por ofertar condições de vida dignas a seu filho. Por mais que os nossos temores e expectativas tenham dissolvido os laços afetivos que nos uniam, seria leviano não reconhecer as marcas que o conforto do qual desfrutei enquanto criança imprimiram tanto no seu corpo como em sua alma. O meu desenvolvimento é sim um produto do seu trabalho e da sua luta. Por isso, de coração limpo, também lhe oferto meu muito obrigado.

Já que o assunto é o empenho e o cuidado materno, parece adequado agradecer também as amorosas “mães” que a vida me ofertou ao longo desses anos e que sempre corresponderam de forma tão satisfatória minhas necessidades afetivas. À Cremilda (Preta), por ter sido a primeira a tentar estancar a ferida e por ter preenchido o vazio com seu amor e cuidado. Embora nosso contato tenha se desfeito a mais de uma década, deixo registrado aqui meu carinho e gratidão. À Josiane, amiga que se tornou uma mãe no sentido mais completo da expressão, muito obrigado por todo amor e carinho dispendido ao longo dos seis anos em que

fomos vizinhos. Ter você a meu lado me ajudou a passar por uma das etapas mais difíceis dessa jornada. Concluir o ensino superior só foi possível graças ao seu suporte emocional, mas também, graças a seu apoio financeiro. Obrigado pela comida, pelas roupas, pelos cuidados, pela moradia, pelas conversas, pelos cigarros, pelas risadas, pelas lágrimas... enfim, por tudo aquilo exige dispêndio emocional e material e que você de tão bom grado sempre me ofertou. Sei que se orgulha de quem me tornei, por isso, nunca se esqueça de que isso só foi possível, em grande medida, graça a você. Gostaria ainda de agradecer à Carmem, o furacão vermelho em forma de mulher que com amor e comidas deliciosas acalenta o coração de todos aqueles que a cercam. Sei que assim como eu, muitos outros que passaram pelo IEG passaram a ter em você uma mãe e uma amiga.

Gratidão também precisa ser expressa às grandes mentoras e formadoras que, sempre muito pacientemente, se dispuseram a contribuir com meu processo formativo. À Josiele, agradeço por me ensinar as primeiras letras. Embora você não saiba, ao me ensinar a ler e escrever, ofertou-me o direito de acesso àquela que considero minha única fonte inesgotável de felicidade: o saber. À Graziela, minha professora de história do ensino fundamental, agradeço por ter me apresentado o ofício que escolhi seguir. Mas, além disso, agradeço a forma pela qual se mostrou aberta à minha inquietação (para não dizer rebeldia e violência). Hoje sei que muito do que aprendi com você me ajudou a aceitar quem eu era e a ter orgulho de quem eu poderia vir a me tornar. Certamente referencial melhor eu não poderia ter tido! À Renata Palandri, minha primeira orientadora na graduação, agradeço pela paciência, cuidado e ininterrupto incentivo. Foi junto a você que escrevi meu primeiro texto acadêmico, que dei minha primeira aula e que descobri a área na qual gostaria de me especializar e, certamente, isso fez, e constantemente faz, toda a diferença! Gostaria de agradecer ainda Cristina e Leda Scheibe, mãe e filha, cada uma a seu tempo e a seu modo, contribuíram imensamente para formação do intelectual que sou hoje. A primeira fez de mim um historiador orgulhosamente feminista, a segunda, um educador que tem orgulho do que faz. Foi com ambas que tive a chance de dominar e exercer os conhecimentos técnicos que hoje me permitem ter uma vida minimamente confortável e digna.

A essa altura, as lágrimas já brotam de forma incontrolável, mas é tempo de agradecer àquelas que constantemente tiveram a função de secá-las e substituí-las por sorrisos. As adversidades do caminho certamente só foram superáveis graças a vocês, minhas amigas, e é por isso que gostaria também de lhes agradecer e reconhecer por todo carinho e suporte. À Dandara e Jéssica, agradeço por serem parceira incansáveis ao longo desta jornada

que começou lá em 2011, quando iniciamos a graduação. A infinita paciência de vocês frente as minhas “peculiaridades” certamente é um mérito a ser destacado e louvado! Brincadeiras à parte, muito obrigado por estarem presentes em todos os momentos. Nos bons e nos ruins. Sou grato por cada alegria, cada dor, cada lágrima, cada gargalhada, cada porre e cada baseado que compartilhamos ao longo desse caminho, nessa quase uma década de amizade. Não há dúvidas de que muito do sou hoje foi construído a partir da nossa vivência e com a ajuda de vocês. Se essa dissertação existe, é porque em algum momento nós nos convencemos da loucura que seríamos capazes de vencer mais essa etapa e porquê. até o fim dela, seguimos acreditamos no potencial um do outro. Agradeço também à Larissa, minha grande amiga e parceira fiel de graduação. Eu seria incapaz de separar o quanto há de você na forma como eu penso, reflexiono e escrevo. Estar a seu lado é sempre uma forma eficaz de equilibrar o que há dentro de mim, e que por vezes me sufoca. Agradeço também ao carinho, amizade e apoio de Mayara, desde aquele leilão no trote da graduação, sei que ganhei uma amiga para todas horas. Gostaria de agradecer também a Maysa e Ana Carolina, tanto pelas trocas afetivas quanto acadêmicas. É uma honra ter ao meu lado duas historiadoras tão potentes e aptas. Mesmo que distantes, o suporte de vocês me faz acreditar na possibilidade dos sonhos e na minha capacidade em transformá-los em realidade. Para fechar, me resta dizer à Virgínia, Luísa e Camila que, embora tenham sido às ultimas adeptas desse tão seletivo e qualificado grupo (os das minhas amigas, é óbvio!), o papel que cada uma delas exerceu nestes últimos três anos não foi, de forma alguma, menor ou menos importantes. Tê-las ao meu lado foi fundamental para que eu pudesse me reelaborar nessa nova fase da vida. Camila, me ensinou sobre o gostar-se, sobre a importância de acreditarmos em nós mesmos e de reconhecermos aquilo que nos torna especiais. Luísa, me ensinou sobre o poder e a importância da ternura, me fazendo entender que ofertar paz também é uma forma de cuidar de quem se ama. Virgínia, adicionou ao meu conceito de alegria uma camada de cores que eu até então desconhecia. Conviver com ela me instigou a acreditar que poderia cortar algumas das tantas raízes que sempre me mantinham demasiadamente agarrado ao solo. Todas, cada uma a sua maneira, me fizeram olhar mais para mim e entender o que eu realmente gostaria de vir a ser. Depois da chegada delas, amando um tanto mais, em paz e me sentindo mais corajoso, me sinto apto a me arriscar por novos caminhos, e dessa vez, quem sabe, voando. Muito obrigado meninas!

A forma final desta dissertação é inquestionavelmente distinta daquela que projetei quando fui aprovado na seleção para o mestrado, momento em que meu objeto de estudos era



o colonialismo português em África. Além de mudar de tema, é importante destacar que mudei também de linha de pesquisa e de orientador. Oxalá tivesse eu feito isso antes! Isso porque, não há dúvidas de que tive a melhor orientação que alguém poderia ter. Ao término desse processo, a única coisa que posso fazer é agradecer minha orientadora. Beatriz, muito obrigado por tudo! Além de não ter me deixado desistir, você sempre se mostrou como a maior entusiasta desse trabalho. Eu não teria como expressar em palavra a gratidão que sinto por toda a confiança que sempre depositou em mim, mesmo nos momentos em que nem mesmo eu achava que seria capaz, por toda paciência, pelos conselhos, pelas leituras sempre atentas e sugestivas, pelas provocações sempre afiadas. Se esse trabalho possui algum mérito, boa parte é fruto do seu esforço em me conduzir pelos melhores caminhos. Já as limitações e erros, certamente são todos consequência da minha teimosia. Agradeço também Jaime Rodrigues, Silvana Cassab Jeha e Henrique Espada Lima pela disposição em ler e tecer considerações tão valiosas à melhoria e continuidade desta pesquisa. Gostaria de agradecer também o apoio financeiro e logístico ofertado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), que me concedeu uma bolsa de pesquisa sem a qual não teria sido possível a realização desta pesquisa. Espero que ela, de alguma forma, faça valer a contribuição dos milhares de trabalhadores e trabalhadoras que, ao pagarem seus impostos, acabam sendo os principais financiadores da ciência nesse país.

Por fim, mas não menos importante, me resta agradecer à Marcel, meu companheiro. Se esse foi um processo que cobrou um alto preço (sobretudo psicológico) você foi, certamente, a pessoa com quem eu dividi a conta. Por isso, eu lhe agradeço, mas também me desculpo. Ter você ao meu lado foi essencial! Sem seu amor, seu incentivo, sua alegria, sua paciência e sua disposição em ler páginas e páginas de um conteúdo ainda pouco apreensível, nada disso teria sido possível. Ao seu lado eu aprendi a ser uma pessoa melhor, porque quando caminho em sua companhia, a jornada é mais leve.

## **Trabalhadores de um mar sem fim: A capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais. Santa Catarina, c.1840- c.1870.**

**Resumo:** O mar era parte importante da dinâmica dos principais centros urbanos e, conseqüentemente, um importante cenário do mundo do trabalho no Brasil oitocentista. Ao longo do litoral de Santa Catarina não foi diferente. Essa ampla e complexa relação entre a urbe e o trabalho marítimo está significativamente presente na documentação do período, embora tenha sido ainda pouco explorada. Tendo isso em vista, o objetivo central dessa dissertação é identificar quem foram os trabalhadores que atuaram nos diferentes setores da faina marítima em Santa Catarina, e contribuir para uma maior compreensão acerca de suas experiências laborais vivenciadas em meados do século XIX. Faz-se isso, de modo a ofertar ao leitor(a) uma visão geral das fainas das gentes do mar naquele tempo/espço. Para tal, foi empregada documentação de origem diversa, com destaque àquela gerada por diferentes instâncias administrativas do Estado Imperial brasileiro, tais como relatórios anuais do Ministério da Marinha (com destaque aos censos marítimos publicados nestes relatórios), da presidência da província de Santa Catarina e a documentação gerada pela capitania do porto. Documentos produzidos pelo poder legislativo a nível nacional, tal como leis, decretos e regulamentos, mas também, das atas, tanto das Câmaras dos Senadores e Deputados, quanto do Conselho de Estado também foram amplamente empregadas, bem como fontes relacionadas a imprensa e a produção iconográfica do período. A dissertação foi organizada em cinco capítulos. No primeiro deles, o objetivo foi contar a história da concepção, estruturação e implementação da capitania dos portos, além de explorar a multiplicidade de agentes políticos e trabalhadores que estiveram envolvidos nestes processos. No segundo, dedicado à navegação de cabotagem, buscou-se elucidar a forma pela qual essa modalidade era desenvolvida, bem como identificar e compreender aspectos múltiplos relacionados à vida dos que nela atuavam como trabalhadores. O terceiro capítulo, teve como alvo os pescadores, e por meio dele buscou-se identificar além do volume e o perfil destes trabalhadores em Santa Catarina, qual era a importância dessa atividade e de que forma a pesca realizada na província se distinguia daquela praticada em outras partes do Império. No quarto capítulo, o foco voltou-se aos trabalhadores que atuavam na construção naval (calafates e carpinteiros da ribeira) buscou-se explorar os contornos que estes dois grupos assumiram tanto em escala nacional quanto local, bem como tratar de questões relacionadas a sua organização interna, espaços de atuação e condições laborais. Por fim, o quinto e último capítulo, é dedicado a tensionar certo consenso acerca da exclusividade masculina frente as fainas marítimas e questionar acerca da existência ou não de mulheres dentre estes grupos de trabalhadores.

*Palavras-chave:* Trabalho marítimo. Marinheiros. Pescadores. Calafates. Carpinteiros da ribeira. Capitania dos portos.

## ABSTRACT

### **WORKERS OF AN ENDLESS SEA: The Port Captaincies and the labor experience of sailors, fishermen and shipbuilders. Santa Catarina, 1840- 1870.**

**Abstract:** The sea was an important part of the dynamics of the main urban centers and, thus, an important scenario of the worlds of labor during the Brazilian 19th century. Along Santa Catarina's coast, it was no different. This wide and complex relationship between the city and maritime labor is significantly present in the documentation of the period, although it has not been explored yet. Taking that into account, the main objective of this dissertation is to identify who were the workers who have worked in different sectors of the maritime labor in Santa Catarina. Considering that this work aims to contribute to a greater understanding about those labor experiences lived during the mid-19th century, in order to offer the reader an overview of the seafaring people's lives in that time/space. For this, different documentation sources were used, emphasizing those issued by different administrative instances of the Brazilian Imperial State, such as annual reports from the Ministry of the Navy (with emphasis on the maritime censuses published in these reports), from the presidency of the province of Santa Catarina and the documentation generated by the Port Captaincy. Documents produced by the legislature at national level, such as laws, decrees and regulations and also from the minutes, both from the Chambers of Senators and Deputies, and from the State's Council were also widely used, as well as sources related to the press and iconographic production of the period. The dissertation was organized in five chapters. The first of them, has aimed to tell the story of the foundation, structuring and implementation of the port captaincy, in addition to exploring the multiplicity of political agents and workers who were involved in these processes. The second one, dedicated to cabotage navigation, it was sought to elucidate the way in which this modality was developed, as well as identifying and understanding multiple aspects related to the lives of those who have acted as workers in it. The third chapter has worked toward the fishermen and, through it, it was sought to identify, in addition to the volume and profile of these workers in Santa Catarina, what was the importance of this activity and how the carried out fishing in the province was different from that practiced in other parts of the Brazilian Empire. The fourth chapter, dedicated to shipbuilding workers (caulkers and shipbuilders), was meant to explore the contours that these two groups had, both in national and local scales. In addition to that, this chapter works towards to address issues related to their internal organization, performance spaces and work conditions. Finally, the fifth and last chapter, is dedicated to tensioning a certain consensus about male exclusivity in the sectors of maritime work and to question about the existence or not of women among these groups of workers.

*Keywords:* Maritime work. Sailors. Fishermen. Caulks. Shipbuilders. Port Captaincy.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Cidade e porto de Desterro, Menino Deus e Mercado e público, 1867.....	16
Figura 2: Litoral da província de Santa Catarina, 1842 .....	18
Figura 3: Cidade de Desterro a partir de seu porto, c. 1826-1827. ....	19
Figura 4: Cidade e porto de Desterro, c. 1851.....	20
Figura 5: A barca do Patrão-mor do Rio Janeiro, c. 1840.....	77
Figura 6: Matrícula de Manoel José Viana, Santa Catarina, 1864.....	83
Figura 7: Matrícula de João, africano liberto, Alagoas, 1861. ....	83
Figura 8: Simão, carvoeiro do vapor Pernambucana. ....	92
Figura 9: Manuel Correia dos Santos, mestre de sumaca.....	92
Figura 10: Matrícula de Thomaz Lopes, Bahia, 1849.....	109
Figura 11: Bairro da Toca, região do Menino Deus, Desterro, 1867.....	150
Figura 12: Pescadores no rio Capibaribe, PE, c. 1860. ....	168
Figura 13: Pescadores na baía de Todos os Santos, BA, 1838.....	168
Figura 14: Pescadores em jangada de quatro paus, PE, c.1820.....	170
Figura 15: Pescadores de cor na baía de Guanabara, RJ, c. 1840. ....	173
Figura 16: Carpinteiros escravos no trapiche da Glória, Rio de Janeiro, 1822.....	205
Figura 17: Carpinteiros escravos serrando madeira, Rio de Janeiro, c. 1825-1826.	206
Figura 18: Carpinteiros escravos serrando madeira, Rio de Janeiro, 1834. ....	207
Figura 19: Marinheiros negociam com quitandeiras, Rio de Janeiro, 1843.....	235

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Mapa estrutural do Regulamento das capitânicas dos portos de 1846.....	59
Quadro 2: Tamanho das equipagens a serem empregadas nas embarcações da cabotagem ..	122
Quadro 3: Pescadores matriculados em Santa Catarina, 1850-1858. ....	152
Quadro 4: Mestres carpinteiros da ribeira e calafates matriculados em Santa Catarina.....	198
Quadro 5: Proprietárias de embarcações de cabotagem e trafego do porto em Desterro, 1885. .....	243

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Pescadores matriculados classificados como índios em diferentes províncias, 1852-1862. ....	159
Tabela 2: Cota de carpinteiros e calafates a serem matriculados em Santa Catarina.....	190

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: : Marinheiros nacionais livres matriculados na cabotagem segundo a cor (1856-1867). ....	111
Gráfico 2: Estatuto jurídico dos marinheiros na navegação de cabotagem no Brasil (1852-1867). ....	114
Gráfico 3: Escravos matriculados como marinheiros na cabotagem, por província (1852-1867). ....	119
Gráfico 4: Pescadores matriculados em Santa Catarina, 1852 a 1862. ....	156
Gráfico 5: Aumento no nº carpinteiros e calafates matriculados em SC, 1847-1871 .....	192
Gráfico 6: Projeção em 1847 <i>vs.</i> distribuição em 1850 dos carpinteiros da ribeira matriculados em Santa Catarina. ....	194
Gráfico 7: projeção em 1847 <i>vs.</i> distribuição em 1850 dos calafates matriculados em Santa Catarina.....	194
Gráfico 8: Carpinteiros da ribeira e calafates matriculados no Brasil de 1847 a 1875. ....	196

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>1        <b>COMO NASCE UM DEMIURGO: O GOVERNO IMPERIAL E A REGULAÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO NO BRASIL .....</b></b>	<b>33</b>
1.1        “ <b>A NATURAL INCLINAÇÃO, ASSAZ RECONHECIDA, DOS HABITANTES DA BORDA D’ÁGUA</b> ”.....	34
1.2 <b>DO PROJETO AO DECRETO: A CRIAÇÃO DA CAPITANIA DOS PORTOS.</b>	<b>46</b>
1.3 <b>EFETIVANDO O PROJETO: A IMPLEMENTAÇÃO DAS CAPITANIAS DOS PORTOS.</b>	<b>56</b>
1.4 <b>LEGISLAR, REGULAR E FISCALIZAR: O ESTABELECIMENTO DA CAPITANIA DO PORTO EM DESTERRO .....</b>	<b>65</b>
1.5 <b>TRABALHADORES A SERVIÇO DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTA CATARINA .....</b>	<b>72</b>
1.6 <b>IDENTIFICAR E CONTABILIZAR: A IMPLEMENTAÇÃO DA MATRÍCULA DAS GENTES DO MAR E A ELABORAÇÃO DOS CENSOS MARÍTIMOS .....</b>	<b>81</b>
<b>2        <b>A BORDO DE IATES, PATACHOS E SUMACAS: LIBERDADE E ESCRAVIDÃO ENTRE OS MARÍTIMOS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM ....</b></b>	<b>93</b>
2.1 <b>A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E A ECONOMIA CATARINENSE.....</b>	<b>94</b>
2.2 <b>A CABOTAGEM NOS CENSOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA: ALGUNS NÚMEROS ACERCA DE SANTA CATARINA E DO IMPÉRIO .....</b>	<b>102</b>
<b>2.2.1        <b>Marítimos livres: nacionais e estrangeiros .....</b></b>	<b>105</b>
<b>2.2.2        <b>Marinheiros escravos.....</b></b>	<b>113</b>
<b>2.2.3        <b>A bordo das embarcações: apontamentos acerca das tripulações .....</b></b>	<b>121</b>
2.3 <b>TRABALHO COERCIVO ENTRE OS MARINHEIROS LIVRES .....</b>	<b>125</b>
2.4 <b>ENTRE FUGAS E DESERÇÕES .....</b>	<b>135</b>
<b>3        <b>DA BALEIA À TAINHA: PESCADORES E PESCARIAS NO LITORAL CATARINENSE .....</b></b>	<b>146</b>
3.1 <b>A MATRÍCULA DOS PESCADORES E OS DISTRITOS DE PESCA .....</b>	<b>149</b>

3.2	OS PESCADORES E A FROTA CATARINENSE SEGUNDO OS CENSOS MARÍTIMOS .....	154
3.2.1	<b>Pescadores livres: brancos pardos, pretos e índios.....</b>	<b>157</b>
3.2.2	<b>Pescadores escravos .....</b>	<b>160</b>
3.3	DISCIPLINA E CONTROLE DO TRABALHO.....	163
3.4	IMAGENS DE UM OFÍCIO: A PESCA NA ICONOGRAFIA OITOCENTISTA.....	167
3.5	PARA ALÉM DAS MATRÍCULAS: PESCADORES AGRICULTORES E PESCADORES MARÍTIMOS EM SANTA CATARINA.....	173
3.5.1	As técnicas de pesca em Santa Catarina .....	179
<b>4</b>	<b>CALAFATES E CARPINTEIROS DA RIBEIRA: CONSTRUTORES NAVAIS NA SANTA CATARINA OITOCENTISTA .....</b>	<b>185</b>
4.1	AS COTAS DE MATRÍCULA E A DISPENSA DA GUARDA NACIONAL .....	189
4.2	CALAFATES E CARPINTEIROS DA RIBEIRA NOS CENSOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA .....	195
4.2.1	<b>Cor e estatuto jurídico.....</b>	<b>196</b>
4.2.2	<b>Por dentro da hierarquia: mestres, oficiais e aprendizes .....</b>	<b>198</b>
4.3	A CONSTRUÇÃO NAVAL E O TRABALHO ESCRAVO .....	201
4.4	ENTRE PAUS, PREGOS, ESTOPA E BREU.....	211
<b>5</b>	<b>AS MULHERES QUE A MARÉ LEVOU: TRABALHADORAS MARÍTIMAS NO BRASIL OITOCENTISTA .....</b>	<b>218</b>
5.1	AS MULHERES NOS DOCUMENTOS SOBRE O TRABALHO MARÍTIMO NO BRASIL IMPERIAL. ....	219
5.2	MULHERES AO MAR: MÃO DE OBRA FEMININA NO TRABALHO MARÍTIMO. ....	228
5.3	EXPANDINDO O OLHAR: A IMPORTÂNCIA DO TRABALHO FEMININO NAS COMUNIDADES PORTUÁRIAS. ....	232
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>248</b>
	<b>APÊNDICES .....</b>	<b>258</b>
	<b>FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>286</b>

*“A ênfase da história moderna do trabalho no artesão/cidadão branco, do sexo masculino, especializado, assalariado, nacionalista e dono de propriedade, ou no operário industrial ocultou a história do proletariado atlântico”.*  
*(Linebaugh & Rediker, 2008, p.346)*



## INTRODUÇÃO

Em 1867, quem entrasse na livraria de Johann Heinrich Auler, estabelecida em uma casa de estilo enxaimel na Rua da Olaria, na colônia Dona Francisca, além de artigos de papelaria, encontraria livros, manuais, periódicos e uma série de outros materiais impressos, produzidos tanto no Brasil quanto na Alemanha.<sup>1</sup> Naquele ano, especificamente, o gráfico e encadernador alemão disponibilizou à sua clientela, pelo preço de 1\$500 réis, uma litogravura que retratava, por meio de diferentes panoramas, a capital da província de Santa Catarina, Desterro (figura 1).<sup>2</sup>

Impressa pela Litografia *Schwarzer & Rohlacher*, essa litogravura tinha como base desenhos de autoria de Joseph Brüggemann, um alemão, pintor e professor de Belas Artes, que havia chegado à América em 1851 como parte de um batalhão enviado para auxiliar nos combates da Guerra do Prata. Apesar de não se saber a data com exatidão, estima-se que Brüggemann tenha aportado em terras catarinenses por volta de 1863 ou 1864. A sua vinda teria sido motivada por um convite realizado por Hermann Blumenau, o idealizador da segunda colônia alemã estabelecida em Santa Catarina.<sup>3</sup>

Apesar da chegada do pintor ao sul do Brasil ter tido como propósito retratar os aspectos da colonização germânica na Colônia Blumenau, após terminada esta tarefa Brüggemann deixou a região do Vale do Itajaí, tendo como destino a capital da província. Acredita-se que tenha permanecido em Desterro de 1866 a 1868, período em que pintou alguns quadros (cerca de oito, sendo três originais e os demais cópias). As obras criadas durante este período – telas que retratam amplos e iluminados panoramas – , revelam seu particular apreço pela pintura de paisagens, bem como a forte influência da escola romântica alemã sobre sua técnica e estética.<sup>4</sup> A litogravura vendida na livraria de J. H. Auler, seguia o mesmo estilo dos seus quadros, no entanto, ao invés de um panorama único, trazia, estruturados em três linhas, quatro panoramas da cidade, impressos em preto e branco.

---

<sup>1</sup> HERKENHOFF, Rosa. Excertos do "Kolonie-Zeitung" (Jornal da Colônia), editado na Colônia D. Francisca, Joinville, a partir de 23 de dezembro de 1862. *Blumenau em Cadernos*, Blumenau, tomo XXVI, nº 9, setembro de 1885, p. 267-269.

<sup>2</sup> S/A. Ainda J. Brüggemann e os seus quadros. *Blumenau em Cadernos*, Blumenau, tomo XII, nº 10, outubro de 1971, p. 190-193.

<sup>3</sup> REITZ, P. Raulino. Quadro de Desterro. *Blumenau em Cadernos*, Blumenau, tomo IV, nº 10, outubro de 1961, p. 185-186.

<sup>4</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. Brüggemann e os panoramas de Desterro. *Blumenau em Cadernos*, Blumenau, tomo XII, nº 6, junho de 1871, p. 110-117.

Embora a história de uma gravura, produzida com base nos desenhos de um pintor alemão, que chegou às Américas para lutar em uma guerra travada entre duas ex-colônias espanholas, e que veio até o Sul do Brasil a convite de um dos protagonistas do processo da colonização alemã em Santa Catarina seja, por si só, um instigante exercício de investigação histórica, o motivo que faz dessa imagem o ponto de partida desta narrativa não está associado ao seu complexo processo de produção e circulação. A litogravura assinada por Brüggemann é aqui cara devido àquilo que ela retrata e, sobretudo, devido àquilo que ela nos convida e recordar.

Figura 1: Cidade e porto de Desterro, Menino Deus e Mercado e público, 1867.



Fonte: BRÜGEMANN, Joseph. Cidade de Desterro, capital da província de Santa Catharina. Litografia Schwarzer & Rohlacher, Desterro, 1867. Acervo pessoal de Ylmar Corrêa Neto.

Ainda que os quatro panoramas que a compõem ofereçam informações valiosas acerca da Desterro daquele período, a esta análise interessa, sobretudo, o terceiro. Isso porque, ao desenhar Desterro – provavelmente a partir de um ponto conhecido como a curva de José Mendes –, além de retratar a cidade em sua extensão total – desde a região do Menino Deus até o Rita Maria –, o artista também foi capaz de comunicar a intensa e incontornável

relação daquela comunidade com o meio que a cercava. Afinal, como nos lembra Peter Burke<sup>5</sup>, a arte, por vezes, pode fornecer evidências para aspectos da realidade social no passado que outros documentos passam por alto, ajudando a evidenciar detalhes dela que, embora conhecidos, podem, até então, não ter sido levados tão a sério.

O ambiente representado por Brüggemann, revela um cenário no qual o mar, mais do que apenas mero componente da paisagem, é parte inseparável da urbe que, longe de encontrar na linha da orla sua fronteira final, avança seus limites sobre as águas. Diferentemente do que ocorre no segundo e quarto panorama, onde a cidade ganha vida por meio da presença dos seus habitantes, que ocupam e percorrem seus espaços, no terceiro, são as embarcações que, ancoradas ou percorrendo as calmas águas da Baía Sul, incutem à paisagem movimento.

Com uma costa de aproximadamente 450 km, o litoral catarinense caracteriza-se por terrenos baixos e por apresentar um elevado número de baías, enseadas e ilhas litorâneas. Tais características – por diversos fatores, favoráveis à navegação – contribuíram para tornar a região reconhecida entre os navegadores ainda no século XVI.<sup>6</sup> Não à toa, Nossa Senhora das Graças do Rio de São Francisco, Nossa Senhora do Desterro e Santo Antônio dos Anjos de Laguna, as primeiras povoações reconhecidas pela coroa portuguesa na região, foram estabelecidas em espaços geomorfologicamente favoráveis à navegação, possibilitando, assim, o surgimento de portos que, ao menos até finais do século XIX, abrigaram as principais praças comerciais da província. Desterro, no litoral central, foi estabelecida entre as baías norte e sul do canal que separa a Ilha de Santa Catarina do continente; São Francisco, no extremo norte, na parte interna da maior ilha do arquipélago da Baía da Babitonga; e Laguna, no litoral sul, às margens da Lagoa Santo Antônio, inserida no Complexo Lagunar, ao norte da Barra da Laguna, canal que liga o complexo ao oceano (figura 2).

---

<sup>5</sup> BURKE, Peter. *Testemunha ocular: uso de imagens como evidência histórica*. Editora Unesp: São Paulo, 2017.

<sup>6</sup> O livro do mercenário alemão Hans Staden, publicado em 1557 em Marburgo na Alemanha, considerado o primeiro impresso que falou sobre o Brasil, já fazia referência a Ilha de Santa Catarina como ponto de paragem às embarcações europeias, cf. STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil: primeiros registros sobre o Brasil*. L&PM: Porto Alegre, 2014. Sobre a presença e circulação de navegantes europeus na costa catarinense ainda durante o primeiro século da colonização portuguesa ver também: OLIVEIRA, Tiago Kramer de. *História e cartografia dos Patos: Conexões globais e dinâmicas continentais- Século XVI*. No prelo.

Figura 2: Litoral da província de Santa Catarina, 1842



Fonte: detalhe de VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. de, Visconde. Carta topográfica e administrativa da província de Santa Catarina [cartográfico]: Erigido sobre as mais recentes notícias particularmente sobre os mapas dos Srs. Van Lede (1842) Jose Victoria Soares de Andrea (1842) e Aubef annales maritimos = avril 1847) pelo Vcde. J. de Villiers de L'ile Adam.

Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart67925/cart67925\\_11.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart67925/cart67925_11.jpg)

Certamente, a litogravura de Desterro produzida por Brüggemann e aqui apresentada não é uma tradução fiel da realidade. Como toda imagem, ele é o resultado de processos de manipulações orquestrados por seu produtor e imbuídas de suas concepções, intenções e expectativas. No entanto, além de sua capacidade de impacto na imaginação histórica, a imagem traz consigo importante evidência: na Desterro oitocentista o mar era parte importante da dinâmica da cidade e, conseqüentemente, um dos cenários dos mundos do trabalho. A litogravura de Brüggemann é aqui especial exatamente por nos remeter à importância e à complexidade do trabalho marítimo que, embora incorporado pela iconografia do século XIX e presente na documentação período, tem sido ainda pouco explorado pela historiografia.

Embora essa intensa relação entre a cidade e as atividades marítimas esteja evidenciada nesta litogravura, ela não é a única imagem do período a retratar esse fenômeno. Quarenta anos antes de sua produção, a aquarela pintada pelo francês Jean-Baptiste Debret, na ocasião de sua passagem por Desterro, durante a viagem que fez às terras meridionais do império brasileiro entre os anos de 1826 e 1827, já sugeria essa importante relação. Elaborada, provavelmente, a bordo da embarcação em que viajava, Debret pintou uma Desterro (figura 3) que submergia das águas. Tal como no panorama de Brüggemann, as embarcações se apresentam como elemento indispensável à elaboração da paisagem urbana, e ocupam o primeiro plano da imagem.

Figura 3: Cidade de Desterro a partir de seu porto, c. 1826-1827.

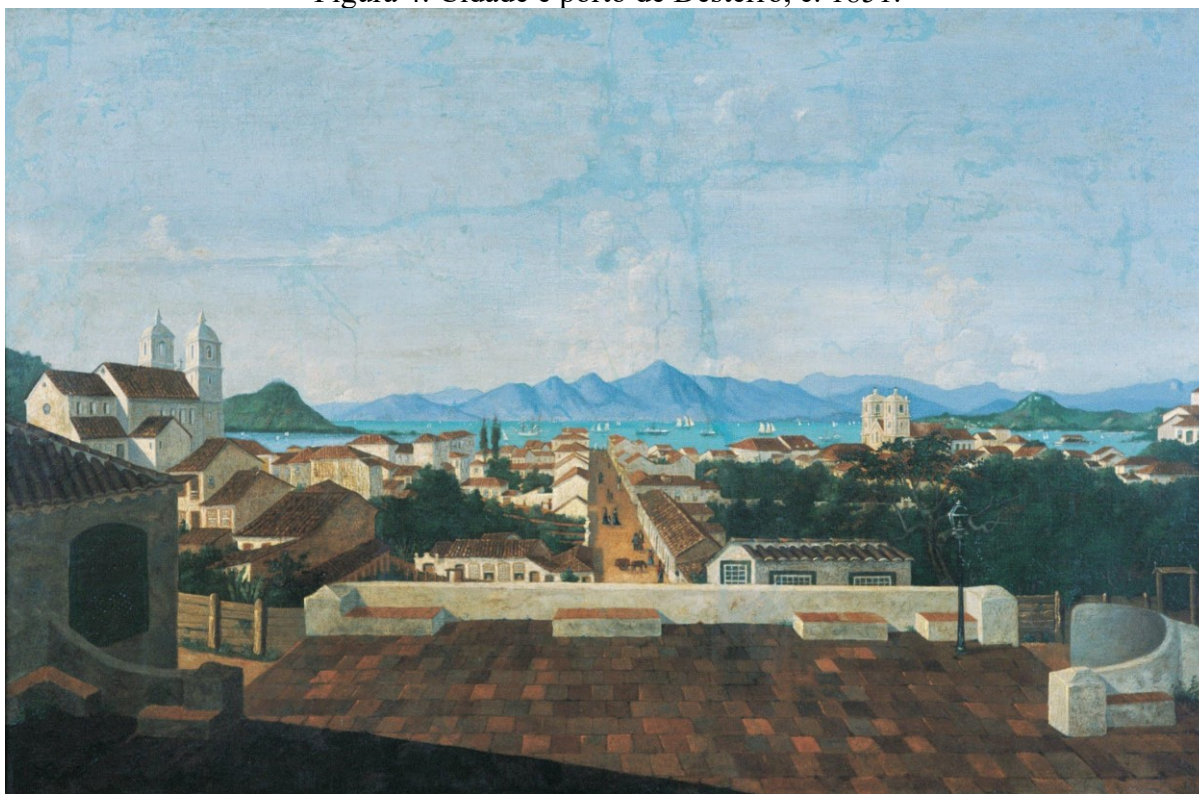


Fonte: DEBRET, J.-B. *Ilha de Santa Catarina*. Desterro, 1827. Acervo Museu Castro Maya.

Pintado por Victor Meirelles, por volta de 1851, o quadro *Vista parcial da cidade de Nossa Senhora do Desterro* (figura 4), assim como a litogravura de Brüggemann e a aquarela de Debret é, igualmente, testemunha dessa dinâmica atividade. Elaborada do adro Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos homens pretos, o quadro mostra Desterro a

partir de uma perspectiva na qual a cidade e suas construções ocupam o espaço imediato do primeiro plano. Ao centro da imagem vê-se a Rua do Livramento, logradouro que, dos pés da Igreja do Rosário, seguia, assim como muitas outras naquela região, rumo ao mar. Seja pelo alinhamento das casas e sobrados ou pelo traçado das ruas, a Desterro que Meirelles via enquanto pintava era, nitidamente, uma cidade que havia nascido a partir do mar e que diariamente para ele seguia. Além disso, tal como na imagem de Brüggemann, o quadro de Meirelles se mostra uma testemunha da intensa atividade que o pequeno porto daquela cidade experienciava constantemente.

Figura 4: Cidade e porto de Desterro, c. 1851.



Fonte: MEIRELLES, Victor. *Vista parcial da cidade de Nossa Senhora do Desterro*. Desterro, c. 1851. Acervo Museu Victor Meirelles.

Embora o porto de Desterro tenha sido o mais importante de Santa Catarina durante a maior parte do século XIX, as dificuldades encontradas desde o início da colonização do território catarinense em estabelecer conexões entre o litoral e o interior, estimularam o desenvolvimento de vários pontos urbanos no litoral.<sup>7</sup> A província teve ao longo do século XIX ao menos outros três portos de considerável movimentação: o de Laguna, no litoral sul, o

<sup>7</sup> HÜBENER, Laura Machado. *O movimento comercial do porto de Nossa Senhora do Desterro no século XIX*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

de São Francisco do Sul, no extremo norte e o de Itajaí, na foz do rio que dava acesso à região do vale. Além destes portos, outros pontos do litoral catarinense, como Araranguá, Imbituba, Garopaba, Tijucas, Porto Belo, Itapocoroi (atual Penha) e Barra Velha apresentaram, em diferentes momentos daquele século, algum nível de comércio marítimo.<sup>8</sup>

Infelizmente, não foram encontradas imagens semelhantes às aqui apresentadas, que fizessem referência a outros portos da costa catarinense. No entanto, não parece disparatado imaginar que nessas comunidades, algumas tão antigas quanto Desterro e que, assim como no caso da capital tiveram sua fundação relacionada às condições geográficas favoráveis à constituição de um porto, a paisagem urbana tenha se constituído por meio de uma relação cidade-mar semelhante àquela apresentada aqui. O próprio presidente da província ressaltou, em 1871, que “em toda a extensão do litoral, nos grandes portos, nas enseadas, ou nos rios que desaguam no oceano, se encontra cabotagem em atividade”, as cidades, vilas e freguesias “com mais ou menos dificuldades sustentam uma navegação de grandes ou pequenas embarcações costeiras”.<sup>9</sup>

Para além do lembrete da importância desta atividade para aquela sociedade, o panorama de Brüggemann ainda nos instiga a imaginar a navegação e o trabalho marítimo em sua complexidade. Afora as embarcações representadas pelo pintor apresentarem tipos e tamanhos variados – o que por si só poderia nos fazer pensar nas diferentes mercadorias que transportam, a partir de múltiplos portos e por meio de distintas rotas –, algumas delas, nitidamente, exercem funções variadas, fazendo uma clara referência aos setores da navegação e às diferentes atividades que compunham o universo do trabalho marítimo.

Embora a navegação seja há tempos objeto da curiosidade daqueles que escrevem a história, foi nos primeiros anos da década de 1980 que, instigados pela historiografia marxista inglesa, dois historiadores estadunidenses, Marcus Rediker e Peter Linebaugh, iniciaram um debate teórico que transformaria definitivamente a maneira pela qual a história, e sobretudo a história social, passaria a perceber esta temática.

Desenvolvendo pesquisas diferentes,<sup>10</sup> as reflexões destes dois autores deslocaram o navio do posto de simples instrumento de comunicação, para caracterizá-lo como um modo de

---

<sup>8</sup> SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo 2º vice-presidente de Santa Catharina, o Ex. Sr. Dr. Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão ao presidente, o Ex. Sr. Dr. André Cordeiro de Araújo Lima, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma em dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 03 de janeiro de 1870. Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1870, p. 18.

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Enquanto Rediker tinha como objeto de estudo os piratas anglo-americanos que percorreram os mares entre 1716 e 1726, e buscava explorar as dimensões sociais e culturais da pirataria, bem como compreender os tipos

produção que, além de ser capaz de unir todos os outros modos, teria sido também um dos primeiros espaços de interação e experiência da classe trabalhadora operária. Isso porque, tal como afirma Linebaugh (estimulado pelos estudos de Rediker<sup>11</sup>),

muito antes da revolução industrial do início do século XIX que desencadeou no sistema de fábricas, os marinheiros já trabalhavam sob muitas das mesmas condições que agora se tornaram tão bem conhecidas em relação à produção fabril; e embora os seus cenários fossem tão diferentes, que chegam a obscurecer ou esconder a semelhança, eles eram essencialmente os mesmos. O grande investimento do capital, a divisão do trabalho, o disciplinamento e repetições, a vigilância estrita, o trabalho em grupos e o afastamento do lar são as características que a navegação tinha com a fábrica.<sup>12</sup>

Além de promover essa ressignificação do navio como unidade analítica, as reflexões destes autores trouxeram também as tripulações destas embarcações para o centro da análise histórica. As pesquisas de Marcus Rediker, que haviam começado por meio da formulação de uma história social da pirataria evoluíram e, em 1987, o lançamento de seu livro oferecia aos historiadores e historiadoras uma nova abordagem para a escrita da história que, ao empregar uma perspectiva “de baixo para cima”, buscava transformar a “história do trabalho”, em “história da classe trabalhadora”.<sup>13</sup>

Afastando-se da figura romantizada – tão comum na literatura do século XIX – do jovem e corajoso marinheiro que, no afã de satisfazer os impulsos do seu âmago, ganhava os mares em busca de aventura, Rediker buscou recuperar as experiências dos marinheiros comuns da primeira metade do século XVIII e, ao empregar uma abordagem social mais ampla, ofereceu uma imagem menos distorcida do trabalho marítimo.

A despeito da complementaridade e profundo diálogo que as pesquisas de Linebaugh e Rediker mantiveram, levou quase duas décadas para que as víssemos convergir em uma

---

de ordem social que os piratas forjaram; Linebaugh, partindo da ausência de determinantes sociais ou materiais à tradição oposicionista da qual Edward P. Thompson considerou a classe trabalhadora inglesa detentora, bem como daquilo que caracterizou como uma visão objetivista e metropolitana da concepção de trabalho elaborada por Eric Hobsbawm em sua análise da aparente pausa do desenvolvimento inglês, buscava discutir o relacionamento, em finais do século XVII e início do XVIII, entre as tradições radicais em curso, que eram em grande parte inglesas, e os modos de produção em constituição, que eram na sua maioria atlânticos.

<sup>11</sup> REDIKER, Marcus. *Under the banner of King Death: the social world of Anglo-American pirates (1716-1726)*. The William and Mary Quarterly, v. 3, n. 38, Nova Jersey, 1981.

<sup>12</sup> Embora o artigo escrito por Peter Linebaugh tenha sido publicado pela primeira vez no ano de 1982 pela Revista Labor/Le Travailleur, a versão utilizada aqui é uma tradução, realizada por Célia Maria Marinho de Azevedo e publicada no Brasil no ano seguinte ao original. LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeçeram. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 06, 1983, p. 32.

<sup>13</sup> REDIKER, Marcus. *Between de devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. UK: Cambridge University Press, 1996[1987].



única análise. Publicado no ano 2000, o livro *A Hidra de muitas cabeças*,<sup>14</sup> de autoria dos dois historiadores, pretendia, ao explorar a trajetória de marinheiros, escravos e plebeus, recontar a história oculta do Atlântico revolucionário.

Por meio dele, os autores buscavam “recuperar algumas coisas da história perdida da classe multiétnica essencial ao surgimento do capitalismo e da moderna economia global” e, com isso, reverter a invisibilidade histórica de muitos desses sujeitos que, além da “violência da fogueira, do cepo, da força e dos grilhões de um escuro navio”, também haviam sido vítimas da “violência da abstração com que a história é escrita”. Isso porque, a reunião das narrativas de vida desses “trabalhadores itinerantes de todos os tipos”, formavam, “acima de tudo, uma história das origens do capitalismo e da colonização, do comércio mundial e da construção de impérios.”<sup>15</sup>

Embora a historiografia brasileira possua importantes pesquisas acerca das diferentes conexões atlânticas estabelecidas durante a modernidade que, ao empregaram a navegação como instrumento de deslocamento, propiciaram, por múltiplos fatores, a construção da sociedade brasileira,<sup>16</sup> os primeiros trabalhos que tiveram como objeto direto os trabalhadores marítimos e suas experiências, surgiram apenas na segunda metade da década de 1990.

Um das primeiras obras, foi a tese de doutorado de Luiz Geraldo Silva,<sup>17</sup> defendida em 1996 e que, ao analisar os modos de vida e culturas profissionais de canoieiros, marinheiros e pescadores, pretendeu compor um quadro pelo qual, ao mesmo tempo em que fosse superado o modo como o trabalho era analisado dicotomicamente – separando trabalhadores escravos e livres – permitisse também a apreensão da diversidade de situações sociais que compunham esses grupos de trabalhadores e, conseqüentemente, a sociedade em que eles estavam inseridos. Defendendo a necessidade de se “ir além das análises amplas e horizontais da escravidão urbana”, o autor, utilizou-se de um recorte pouco usual até então e realizou um exame verticalizado de corporações e ofícios relacionados ao mundo do trabalho marítimo em Pernambuco, nos quais os cativos pareciam ter presença destacada. Como

---

<sup>14</sup> A obra foi traduzida para o português e publicada no Brasil em 2008: LINEBAUGH, Marcus; REDIKER, Peter. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 14, 23.

<sup>16</sup> Para citar alguns: LAPA, José R. do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índias*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1968; Fragoso; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séc. XVIII e XIX)*. Editora Unesp: 2014; VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos Entre o Golfo do Benin e a Bahia*. Salvador, Editora Corrupio, 1987.

<sup>17</sup> A tese em questão foi publicada como livro posteriormente: SILVA, Luiz Geraldo. *A Faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar – séculos XVII ao XIX*. Campinas: Papirus, 2001.

resultado, Silva trouxe à tona um mundo do trabalho até então pouco conhecido, no qual trabalhadores portugueses, nacionais, indígenas e africanos congregavam saberes e experiências, tecendo relações e concorrendo por espaço nos mesmos mercados de trabalho; em uma interação complexa – e por vezes conflituosa – de condições jurídicas e sociais, mas que, ao fim, se mostraram capazes de criar e desenvolver uma forma cultural comum, amplamente partilhada, identificada como cultura marítima.<sup>18</sup>

Outro pioneiro, foi o historiador Jaime Rodrigues que, ainda no final daquela década, publicou um ensaio<sup>19</sup> – resultante de parte de sua tese de doutorado<sup>20</sup> – que tinha como objetivo central “resgatar aspectos da cultura dos homens do mar, em especial daqueles ligados ao tráfico de escravos africanos para o Brasil entre fins do século XVIII e meados do XIX”. Ao analisar a cultura marítima, o autor buscou “sondar o modo como se davam as relações sociais a bordo dos navios negreiros”.

Instigante e necessário, o ensaio de Rodrigues expandiu em direção ao Atlântico Sul as discussões que a história social anglo-americana vinha fazendo já há quase duas décadas acerca do trabalho marítimo. Além disso, possibilitou o avanço na compreensão de aspectos relacionados tanto ao trabalho marítimo executado nas embarcações da marinha mercante portuguesa que realizavam o tráfico escravos para Brasil, quanto àqueles referentes aos seus trabalhadores, fossem estes livres ou escravos, europeus, africanos ou americanos. Ao abordar categorias como nacionalidade e internacionalismo, condição social, idade, processo de trabalho, comportamento, disciplina, enfrentamentos com a natureza e com a hierarquia, linguagem, religiosidade, rituais cotidianos e decisões de ordem prática, as reflexões de Rodrigues sinalizaram para a existência de um proletariado marcado pela intencionalidade e pluralidade cultural, étnica e social.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> SILVA, *Op. cit.*, p. 11-12.

<sup>19</sup> RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). *Rev. bras. Hist.* São Paulo, v.19, n.38, p. 15-54, 1999.

<sup>20</sup> A tese de Jaime Rodrigues foi defendida no ano seguinte à publicação do artigo em questão e, cinco anos depois, publicada na forma de livro: 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.

<sup>21</sup> Cerca de dois anos depois da publicação do livro de Rodrigues, o historiador estadunidense Marcus Rediker lançou uma obra na qual, de forma consideravelmente próxima aquela proposta pelo historiador brasileiro, abordou a era de ouro do tráfico (de 1700 a 1807), quando 2/3 dos africanos escravizados foram trazidos para as Américas, e buscou percorrer o caminho complexo da reinvenção da escravidão na modernidade. O historiador se propôs a refazer o percurso desenvolvido mediante a ação de diferentes sujeitos (comerciantes, elites africanas, capitães de navios e suas tripulações e os próprios escravizados) em distintos lugares (Europa, África e Américas e o próprio oceano Atlântico), de forma complementar e simultânea; ao explorar a concepção dos navios negreiros e o aprimoramento e avanço de sua tecnologia; bem como a reconhecer a atividade negreira como parte de uma economia atlântica que só pode ser executada graças à atuação de uma

O trabalho e a cultura marítima também foram tema de análise para José Carlos Barreiro que, ao conceber o navio “como um espaço de lutas e contradições entre governantes, comandantes e marinheiros”, buscou discorrer acerca do projeto de disciplinarização da força de trabalho desenvolvido pela Marinha brasileira, sobretudo a partir dos primeiros anos do século XIX”. Para Barreiro, a forma pela qual o tema do trabalho marítimo vinha sendo abordado na historiografia brasileira, sobretudo naquela de tradição militar, obscurecia os aspectos mais dramáticos das relações de trabalho construídas a bordo dos navios, portos e arsenais. Sob o pretexto de “corrigir distorções interpretativas”, o autor provocava os historiadores e historiadoras a uma contínua historicização dos significados dos oceanos – lidos frequentemente como espaços vazios – e ao reconhecimento do marinheiro como 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.”<sup>22</sup>

Com a chegada da segunda década do século XXI, a história social brasileira viu crescer o número de pesquisas que, inspiradas nas obras de Rediker, Linebaugh, Rodrigues e Silva, estenderam o foco de suas análises aos espaços marítimos, ampliando, assim, nosso conhecimento histórico acerca dos diferentes setores que o compunham e destacando estes espaços como importantes cenários do mundo do trabalho no Brasil Colonial e Imperial.

Foi o que fez, por exemplo, Nielson da Rosa Bezerra que, ao estudar os impactos da chegada das populações africanas na região da baía de Guanabara em finais do século XVIII e início do XIX, teve o cuidado de perceber a significativa presença da população escrava entre os diversos trabalhadores que atuavam na navegação fluvial e no tráfego do porto do Rio de Janeiro.<sup>23</sup> Ao analisar a documentação disponível acerca de marinheiros, remadores e mestres de embarcações, que atuavam como gentes entre o litoral e o interior, escoando mercadorias, transportando pessoas e fazendo circular informações, a tese de Bezerra teve o mérito de sinalizar os trabalhadores que atuavam naquele setor da navegação como agentes de construção de uma cultura marítima atlântica, ao demonstrar a existência de um cenário laboral marítimo múltiplo que, tal como aquele existente em rios e baías das principais regiões

---

série de trabalhadores marítimos. Abordando as experiências e histórias dos indivíduos que efetivamente realizaram o tráfico, Rediker, assim como Rodrigues, sem minimizar o sofrimento dos sujeitos escravizados, buscou também revelar as duras condições as quais os trabalhadores que compuseram essas tripulações foram submetidos. REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

<sup>22</sup> BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Revista Tempo*, Niterói, v. 15, n. 29, 2010, p. 190-194.

<sup>23</sup> BEZERRA, Nielson da Rosa. Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840). Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2010.

portuárias da costa africana, figuravam como as extremidades do comércio atlântico. No entanto, o trabalho do autor pouco explorou as possíveis correlações entre o cenário por ele apreendido no porto do Rio Janeiro e outros importantes centros urbanos do Império, com condições geomorfológicas semelhantes, e que, igualmente, se construíram como importantes praças portuárias.

A navegação interna e o tráfego dos portos na região Baía de Guanabara foi igualmente abordada na dissertação de Edilson Nunes dos Santos Jr., que buscou analisar o mundo do trabalho dos remadores e dos barqueiros que atuavam na Corte entre os anos de 1835 e 1845.<sup>24</sup> Ao abordar as relações destes trabalhadores com as instituições legais que normatizavam e controlavam o mundo do trabalho no qual se inseriam, o autor mapeou os locais reconhecidos pelos trabalhadores como capazes de atender suas reivindicações e de auxiliá-los na manutenção de seus direitos costumeiros em um contexto de intensas transformações tanto de suas práticas laborais como do mercado de trabalho em que se inseriam.

Esse setor do trabalho marítimo foi igualmente abordado por Davi Costa Aroucha, contudo, em outro cenário: o porto e os rios do Recife. Tendo em vista a relevância fundamental do trabalho fluvial e portuário para a reprodução de toda a vida social e econômica em Pernambuco, o autor buscou compreender o funcionamento e identificar os sujeitos que atuavam neste universo de trabalho na capital pernambucana durante a primeira metade do século XIX. Como resultado, constatou a existência de um ativo mundo do trabalho, composto por múltiplos grupos sociais, que se assentavam numa variada rede de portos litorâneos e estuarinos ao longo do litoral pernambucano e das províncias vizinhas, e que, além de realizarem o trabalho de escoamento da produção agrícola ao porto de Recife, atendiam ainda a maior parte das necessidades do comércio e da população local em relação ao abastecimento de água, gêneros alimentícios, transporte de materiais de construção e deslocamento. Mais do que ampliar nossos conhecimentos acerca deste setor do trabalho, a pesquisa de Aroucha nos auxilia ainda a compreender o desenvolvimento de um complexo processo de transição do perfil da mão-de-obra empregada na navegação portuária e fluvial do

---

<sup>24</sup> SANTOS JR., Edilson Nunes dos. *Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

Recife que, se outrora era marcadamente escrava, a partir daquele momento ia se mostrando cada vez mais composta por trabalhadores livres e pobres.<sup>25</sup>

Foi também buscando superar as lacunas da historiografia brasileira com relação aos trabalhadores do mar, que Rafael Davis Portela dedicou sua dissertação de mestrado ao estudo dos pescadores que atuavam na Bahia durante a segunda metade do século XIX. Tal como na pesquisa que se segue, o autor teve na documentação expedida pelas capitânicas dos portos a sua principal fonte de análise. Mais do que traçar um perfil dos pescadores baianos, e de explorar aspectos relacionados ao dia-a-dia de seu ofício, Portela buscou compreender como as medidas implementadas pelo Estado Imperial, que visavam a identificação e controle daqueles trabalhadores, afetaram diretamente suas vidas durante um período marcado pelo anseio de regulação e definição das fainas marinhas no Brasil.<sup>26</sup>

Dentre as pesquisas concebidas neste período, aquela realizada por Vinícius Pereira de Oliveira talvez tenha sido, a que fez isso com maior fôlego. Ao propõe-se elaborar a história social das vivências de marinheiros, o autor voltou sua atenção ao mais meridional dos portos brasileiros, o da cidade gaúcha de Rio Grande. Adotando um recorte temporal que ia de 1864 a 1864, e considerando tanto o universo da marinha de guerra quanto o da mercante, Oliveira problematizou, o conjunto de atitudes práticas marujas que, recorrentemente, eram classificadas como transgressão, e buscou explorar os processos de construção de uma cultura maruja e de uma consciência política comum a estes trabalhadores; sem, no entanto, deixar de lado sua heterogeneidade nem tão pouco suas disputas horizontais. A tese Oliveira tem ainda, o mérito de realizar uma necessária provocação acerca da construção da experiência laboral dos trabalhadores marítimos. Para ele, longe de se tratar de um processo desenvolvido apenas a bordo das embarcações, essas experiências eram, igualmente, resultantes das inúmeras e complexas interações que estes trabalhadores estabeleciam com diferentes sujeitos atuantes em terra, sobretudo nas comunidades portuárias. Por fim, é importante ressaltar que, embora não seja essa a perspectiva adotada aqui, a

---

<sup>25</sup> AROUCHA, Davi Costa. *A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

<sup>26</sup> A pesquisa de Portela, talvez seja a que mais se aproxima da proposta que busquei desenvolver e, não escondo quão surpreso fiquei quando, há cerca de um mês para concluir essa dissertação, finalmente me deparei com ela. PORTELA, Rafael D. *Pescadores na Bahia do Século XIX*. Dissertação de mestrado. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

historiografia nacional possui ainda uma série de pesquisas que tem abordado a questão do trabalho marítimo sob o viés da Marinha de Guerra, a Armada Nacional.<sup>27</sup>

Foi tendo em vista o esforço prévio destes historiadores que a pesquisa a seguir foi desenvolvida e, é a este empenho historiográfico coletivo – que busca melhor compreender o mar como um espaço de trabalho e disputas socioculturais –, que busco me somar. Afinal, apesar de, como vimos, o trabalho marítimo ter ganhado espaço na produção historiográfica brasileira, sobretudo durante as últimas décadas, e de terem surgido trabalhos que, ao explorarem os diferentes setores deste universo laboral, nos permitiram desenvolver uma maior compreensão acerca dos múltiplos trabalhadores que nele atuavam, ainda há muito para se saber. Em Santa Catarina, por exemplo, embora o imaginário popular tenha cultivado uma memória acerca da colonização do território litorâneo, e desenvolvido uma identidade cultural contemporânea, profundamente associada ao labor e as atividades marítimas, com exceção da pesca da baleia, pouco se sabe acerca das formas de trabalho existentes ou dos trabalhadores marítimos que nelas atuaram anteriormente ao século XX.

Tendo isso em vista, o objetivo central dessa dissertação é identificar quem foram os trabalhadores que atuaram nos diferentes setores da faina marítima em Santa Catarina, e contribuir para uma maior compreensão acerca de suas experiências laborais, vivenciadas em meados do século XIX.

Diferente da escolha realizada pela maior parte dos autores acima citados, de analisar apenas um dos setores que compunham o trabalho marítimo, optei por compor uma visão geral das fainas das gentes do mar, mesmo que esta escolha tenha, por vezes, me obrigado a apresentar quadros analíticos mais simplificados. Tendo em vista a inexistência de trabalhos semelhantes que abordassem a temática naquele mesmo espaço/tempo, essa análise se apresenta quase como uma etnografia histórica dos modos de vida no mar, tal como aquela realizada por Silva em sua tese. Longe de buscar construir uma análise fechada e total do trabalho marítimo em Santa Catarina, intentei antes desvelar esse como um possível e

---

<sup>27</sup> É o caso, por exemplo, de ARIAS NETO, José Miguel. Em busca da cidadania: praças da Armada nacional 1867-1910. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001; JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutados e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)*. 2011. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011; KRAAY, Hendrik, *Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial*. Diálogos, DHI/UEM, v. 3, n. 3, 113, 1999; NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e a disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001; mas também \_\_\_\_\_. “Sou escravo de oficiais da Marinha”: a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 36, n. 72, p. 151-172, 2016; \_\_\_\_\_. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. *Estud. Afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 38, p.85-112, 2000.

complexo campo ainda a ser desbravado pela história social, sobretudo, por aquela que detém especial atenção sobre os mundos do trabalho.

O recorte espacial adotado foi o litoral catarinense, extensão terrestre que, tal como agora, já no século XIX tinha como fronteira Norte o rio Saí-guaçu e como fronteira Sul o rio Mampituba. No entanto, cabe a ressalva de que a cobertura geográfica apresentada pela documentação analisada, por vezes, restringiu a análise à região da capital Desterro, área de maior concentração populacional na época, que abrigava o mais importante porto da província e também onde se encontrava tanto a sede do governo como da capitania do porto de Santa Catarina. Como forma de contornar esta deformidade, busquei, quando me foi possível, tecer observações que ajudassem a estender, ou não, minhas conclusões para outros pontos da província. Além disso, ao longo de toda análise, vali-me de um uso sistemático de variação de escala de observação, a fim de dar conta das diferentes camadas de informação e dos distintos sujeitos analisados que perpassavam o tema em questão e que advinham de múltiplas dimensões da sociedade observada.

O recorte cronológico adotado buscou compreender o espaço de tempo contido entre o início da década de 1840, momento em que começaram a ser articuladas as primeiras ações que resultariam posteriormente na criação da capitania dos portos – instituição que gerou ou subsidiou a maior parte da documentação aqui empregada – e o final da década de 1860. Embora em muitos momentos a análise se estenda até a década de 1870 e, inclusive, chegue aos anos de 1880, o que se percebe é uma significativa redução nas fontes empregadas nesta pesquisa, sobretudo após o início da Guerra do Paraguai.

Embora o recorte social assumido não buscasse englobar os trabalhadores marítimos que atuavam na Marinha de guerra, como se verá, eles não foram totalmente desconsiderados, tão pouco, foram negligenciados os diferentes temas que conectavam estas duas esferas do trabalho marítimo e se mostravam transversais à experiência laboral de muitos de seus trabalhadores.

Como você, leitor ou leitora, perceberá, a dissertação a seguir se valeu sobremaneira da documentação gerada por diferentes instâncias administrativas do Estado Imperial brasileiro entre 1840 e 1880. Arrisco-me a dizer que, embora não exclusivas, as fontes que compõem esses acervos foram basilares a esta análise. Do Ministério da Marinha, me vali sobretudo dos relatórios anuais apresentados pelo chefe da pasta às câmaras legislativas. Através deles, extraí considerações acerca de temas caros à esta análise, mas, sobretudo, acessei aos censos marítimos publicados anualmente a partir de 1847, e que, ao terem como base os mapas de

matrículas dos trabalhadores e embarcações, remetidos pelas diferentes capitânicas os portos, ofertavam informações acerca das frotas e dos grupos de trabalhadores empregados nos diferentes setores da faina marítima, tanto a nível nacional como provincial. Foram também os relatórios anuais gerados pela presidência da província de Santa Catarina que permitiram acessar informações mais completas acerca do papel da navegação mercante, bem como refinar os contornos e contextualizar o trabalho marítimo no interior do território e da sociedade catarinense.

Esses censos foram reunidos, transcritos e tabulados. Os dados contidos em cada um deles foram processados, e deram origem a uma série de tabelas e gráficos que permitiram apreender questões relacionadas ao tamanho, configuração e variação de perfil dos grupos de trabalhadores que atuaram nos diferentes setores da faina marítima. Embora o exercício quantitativo esteja presente em diversos momentos dessa análise, é importante salientar que busquei constantemente atentar ao fato de que modulações e padronizações precisam e devem ser utilizadas criticamente. A complexidade das sociedades e dos grupos socioculturais, perpassada por tantos aspectos subjetivos, nem sempre podem ser satisfatoriamente apreendidas por meio da objetividade dos números.

Parte das informações contidas nos dois grupos de relatório supracitados tinham como origem a documentação gerada pela secretaria da capitania do porto de Santa Catarina, que era subordinada tanto ao Ministério da Marinha, quanto ao gabinete da presidência. Essa documentação, hoje sobre tutela do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, e organizada em mais de 60 volumes, reúne os ofícios enviados pelos capitães do porto aos presidentes da província e, como se perceberá, foi também amplamente utilizada. Com temáticas variadas, estes documentos oferecem detalhes dos primeiros anos da implementação da instituição em Santa Catarina, do funcionamento dos portos e praticagens da região, da manutenção das estruturas portuárias, das infrações ao regulamento de 1846 que legislava a navegação mercante e o trabalho marítimo, da frota registrada em Santa Catarina, bem como das tripulações matriculadas na província, fosse na cabotagem, tráfego dos portos e rios navegáveis, ou, ainda, na pesca e construção naval. Mesmo que tenha se mostrado surpreendentemente volumosa, a documentação identificada e analisada ao longo desta pesquisa não corresponde a totalidade do que pode ser encontrado sobre o tema nos arquivos de Santa Catarina. Muito pelo contrário: há ainda muita coisa a ser feita. Além disso, o curto espaço de tempo disponível, combinado às limitações e capacidades do autor desta pesquisa,



certamente não permitiram que o material analisado fosse explorado em toda sua potencialidade.

Documentos produzidos pelo poder legislativo a nível nacional, formam outra importante categoria de fontes aqui empregadas. Destaca-se aqui a utilização das leis, decretos e regulamentos, mas também, das atas, tanto das Câmaras dos Senadores e Deputados, quanto do Conselho de Estado, que permitiram desenvolver uma maior compreensão acerca das formas pelas quais o Estado legislou, regulou e fiscalizou a navegação mercante e o trabalho marítimo ao longo do período analisado.

O acervo da imprensa brasileira oitocentista, disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, foi também de grande valia. Ao consultar, por meio da utilização de palavras-chave, os periódicos de Santa Catarina, mas também de outras províncias litorâneas, foi possível organizar um grande banco de dados com anúncio de compra, venda, aluguel e fuga de trabalhadores marítimos que viviam em situação de escravidão (marinheiros, canoeiros, jangadeiros, pescadores, calafates e carpinteiros da ribeira).

Além das imagens utilizadas até o momento, contou-se também com um amplo *corpus* iconográfico composto por gravuras, aquarelas, quadros e desenhos, cuja produção data do século XIX. Em sua maioria, estas imagens encontram-se disponíveis nos repositórios digitais da *Brasiliiana Iconográfica*, da Biblioteca Nacional ou nos acervos de museus estatais, tais como o Museu Nacional de Belas Artes e o Museu Victor Meirelles. As imagens que compõem esse *corpus* foram selecionadas por terem como temática central ou como plano de fundo, o trabalho marítimo. A reivindicação de que a cena do trabalho marítimo foi parte constituinte da paisagem urbana nas comunidades litorâneas catarinenses, feita na abertura desta análise, ganha, por meio deste corpus, uma dimensão maior. Embora essas imagens representem espaços que extrapolam o recorte geográfico aqui estabelecido, sua capacidade de informar acerca de práticas e ofícios das gentes do mar, bem como de aspectos variados de sua cultura, me pareceram justificar seu emprego.

Realizadas as devidas considerações acerca das fontes utilizadas, metodologias empregadas e perspectivas teóricas seguidas, passemos agora a apresentação da forma assumida por esta pesquisa. A dissertação foi organizada em cinco capítulos. No primeiro deles, o objetivo central foi contar a história do surgimento da capitania dos portos. Mais do que apenas pontuar os fatores motivacionais à sua criação, buscou-se explorar os processos de concepção e estruturação desse projeto político, bem como apreender a forma pela qual se deu sua implementação em Santa Catarina. Além de abordar os anos iniciais da instituição,

buscou-se também explorar a multiplicidade de agentes políticos e trabalhadores que estiveram envolvidos neste processo.

No segundo capítulo, ao voltar minha atenção à cabotagem, setor da navegação mais desenvolvido nos portos catarinenses e responsável por empregar a maior soma de trabalhadores marítimos na província, busquei elucidar a forma pela qual essa modalidade de foi desenvolvida, bem como identificar e compreender aspectos múltiplos relacionados à vida dos trabalhadores que tiveram sua força de trabalho nela explorada. Para isso, abordei questões relacionadas tanto a configuração assumida por esse grupo quanto temas variados, tal como sua sujeição ao trabalho escravo e coercitivo, fugas e deserções, disciplina e indisciplina, remuneração, condições de trabalho a bordo das embarcações, saúde laboral etc.

O terceiro capítulo, por sua vez, teve como alvo de análise os pescadores. Por meio dele, busquei identificar qual era, à época da implementação da capitania dos portos em Santa Catarina, o volume e o perfil dos pescadores que atuavam na província. Além disso, procurei entender qual era a importância dessa atividade e de que forma a pesca realizada em Santa Catarina se distinguia daquela praticada em outras partes do Império.

No quarto capítulo, dediquei-me a análise dos dados referentes aos trabalhadores que atuavam na construção naval. Aos analisar os censos de calafates e carpinteiros da ribeira explorei os contornos que estes dois grupos assumiram tanto em escala nacional quanto em Santa Catarina, bem como tratei de questões relacionadas a sua organização interna, espaços de atuação e condições laborais.

Por fim, no quinto e último capítulo, busquei tensionar certo consenso acerca da exclusividade masculina frente as fainas marítimas e questionar-me acerca da existência ou não de mulheres dentre estes grupos de trabalhadores.

## 1 COMO NASCE UM DEMIURGO: O GOVERNO IMPERIAL E A REGULAÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO NO BRASIL

No dia 27 de outubro de 1849, os moradores de Desterro, foram informados pelas páginas de *O Conciliador Catharinense*, um jornal noticioso e literário, publicado e vendido na capital, que o capitão-tenente José Eduardo Wandenkolk havia sido nomeado, em substituição ao capitão de fragata Francisco José de Mello, ao posto de capitão do porto daquela província.<sup>28</sup> Algumas semanas depois, o mesmo jornal publicou uma matéria por meio da qual retomava o assunto da nomeação de Wandenkolk, informando:

temos as melhores informações desse oficial, da sua inteligência e atividade. Cremos que S. S. tem de empregar em grande escala esses predicados no serviço regular da sua repartição. Urge que se façam acurados exames nas baías e portos desta província; que se corrijam erros que ainda se deparam nas cartas, quando tratam das entradas; é mister que a barra da Laguna seja devidamente investigada; convém que o porto desta capital não continue a ser obstruído pelo abusivo costume de se alijarem os lastros nele e a vista das autoridades; é mister balizar e escavar o canal de Sta. Cruz até a cidade e, desde já, até a barra do sul. Em suma, o novo capitão do porto, muito tem o que cuidar e, de certo, ele fará aparecer os resultados vantajosos que a lei teve em vista criando essa instituição a qual, nesta província, e nesses últimos tempos, tinha-se convertido em um escritório de matrículas da gente do mar e no qual também se alistavam aqueles que pretendiam eximir-se do serviço da Guarda Nacional e do recrutamento, com o pretexto de ocuparem-se na pesca ou de exercerem o ofício de calafates e carpinteiros de ribeira!<sup>29</sup>

Desde a implementação da capitania do porto em Santa Catarina, em 1846,<sup>30</sup> encabeçada pelo capitão-tenente Sabino Antônio da Silva Pacheco, aquele era o terceiro capitão do porto nomeado. Embora os antecessores de Wandenkolk não tenham sido diretamente referidos na nota publicada, o texto jornalístico deixa transparecer certo grau de insatisfação com as gestões anteriores que, em suas palavras, teriam reduzido a instituição a “um escritório de matrículas da gente do mar”. Ao expressar quais eram as principais expectativas com relação à atuação do novo capitão do porto, o autor da nota dá a entender que, até aquele momento, não havia sido possível perceber “os resultados vantajosos que a lei teve em vista” ao criar tal instituição e oferece ainda, indícios de quais seriam as mais urgentes demandas referentes a gestão dos espaços portuários ao longo da costa catarinense.

<sup>28</sup> BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL (BND). *O Conciliador*. Desterro, 1849, edição 50.

<sup>29</sup> BND, *O Conciliador*. Desterro, 1849, n 59.

<sup>30</sup> O artigo 4º, do título 1, do Decreto nº 447, de 19 de maio de 1846 já previa a instalação de uma Capitania do porto na província, no entanto, não foi possível saber ao certo a data na qual a mesma foi devidamente implementada. As informações oferecidas no site da capitania do porto de Santa Catarina indicam que a instituição foi inaugurada em 15 de novembro daquele ano. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpsc/historico>.

Se, por um lado, as expectativas do redator expõem a diversidade das ações que a atuação da capitania dos portos poderia abarcar, a sua crítica nos oferece, igualmente, indícios de qual havia sido a prioridade daquela instituição durante os primeiros anos de sua existência: a matrícula dos trabalhadores.

Expectativas e demandas à parte, resta primeiramente perguntar-nos quais eram realmente as principais funções de um capitão do porto? Ou melhor, do que se tratava exatamente essa nova instituição? Com que intuito ela havia sido criada? Como se dava sua estruturação e funcionamento? É no intuito de responder estas questões que vamos deslocar o foco desta análise até o início da década de 1840, a fim de compreender como foi o processo de criação da instituição que o capitão-tenente Wandenkolk assumia naquele ano em Santa Catarina.

#### 1.1 “A NATURAL INCLINAÇÃO, ASSAZ RECONHECIDA, DOS HABITANTES DA BORDA D’ÁGUA”.

O ano era 1839, o último do Governo Regencial, Manoel Carneiro de Campos ocupava o posto de Ministro da Marinha e, como de praxe, coube a ele apresentar às casas legislativas o relatório anual da pasta que administrava. Logo nas primeiras páginas, o documento assinado pelo ministro anunciava que, em outubro daquele ano, haviam sido criadas outras duas companhias de marinheiros, ampliando assim o número de marujos a serviço da Marinha que seriam mantidos na ativa.

Segundo Carneiro de Campos, a estratégia de criação das novas companhias era imprescindível uma vez que, privados dos meios mais eficazes com que contavam as nações da primeira ordem, como um considerável comércio ativo e grandes pescarias, o Brasil não possuía viveiros naturais à sua maruja. Na visão do ministro, as companhias, ao mesmo tempo em que aumentavam o quadro permanente de marinheiros tecnicamente preparados, se mostrava também como uma alternativa que permitia ao Império obter “ótimos marinheiros” para guarnecer a Armada, além de contribuir com a diminuição do alto índice de marítimos estrangeiros atuantes no setor.<sup>31</sup>

A partir do final do século XVIII e, sobretudo após o início do século XIX, a necessidade de trabalhadores marítimos se intensificou em território brasileiro, tanto por

---

<sup>31</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1839 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1839. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1839, p. 4-6.

marinheiros de marinha mercante – que atuavam na navegação de cabotagem e de longo curso – como por aqueles da Marinha de Guerra. Na verdade, assim como o exército, a Marinha de Guerra enfrentou, ao menos até a primeira metade do século XIX, grandes dificuldades na construção de uma frota e na formação de uma soldadesca que, nas palavras do próprio Carneiro de Campos, apresentassem a grandeza e a força que exigiam as peculiares circunstâncias do território brasileiro. Ao longo dos anos, tal dificuldade foi associada a diferentes fatores, no caso Ministro Carneiro de Campos, ela se relacionava a uma suposta “escassez da população marítima”.<sup>32</sup>

Durante as primeiras décadas após a independência, a Armada Nacional caracterizou-se por tripulações formadas majoritariamente por marujos estrangeiros. A contratação desta mão de obra marítima era feita por meio do engajamento em países, como Inglaterra e Portugal, de marujos que, mediante o pagamento de soldadas previstas em contrato e por períodos pré-estabelecidos, vinham ao Brasil prestar serviço à Marinha de Guerra. Com o passar dos anos, os altos custos e os resultados apresentados, tidos quase sempre como insatisfatórios, levaram o governo a utilizar-se cada vez menos deste recurso.<sup>33</sup> Todavia, mesmo com a contratação de estrangeiros, o problema da escassez de homens esteve latente durante boa parte do século XIX nas forças armadas brasileiras. A fim de solucionar tal questão, outras estratégias foram empregadas.

Além da expansão das companhias permanentes de marinheiros, descrita acima, outra estratégia comum, tanto ao exército quanto à marinha, utilizada pelo governo desde os tempos da colônia foi o recrutamento forçado. Segundo o historiador Peter M. Beattie, o recrutamento forçado configurou-se como um “sistema de trabalho compulsório transatlântico, intrinsecamente relacionado a outras práticas e relações de trabalho na sociedade e empregado pelo Estado na defesa da “honra nacional”. No Brasil, a prática do recrutamento militar durante o século XIX esteve também diretamente relacionada a outras questões, como disputas políticas, relações patrono-cliente, criação de um modelo de disciplina do trabalho livre e concepções de honra e ordem.<sup>34</sup>

Narrando o esforço realizado pelo Estado Imperial para tripular “de boa guarnição” as embarcações de guerra nacionais, o tema do recrutamento forçado foi abordado também pelo ministro Jacinto Roque de Sena Pereira em seus relatórios. Em 1840, o ministro

---

<sup>32</sup> Ibidem.

<sup>33</sup> JEHA, 2011. p. 36-37.

<sup>34</sup> BEATTIE, Peter M. *Tributo de Sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil (1864- 1945)*. São Paulo: Editora da USP, 2009, p. 40, 71.

lamentava o fato de que os engajamentos voluntários ocorriam em número insuficiente e denunciava que, dentre os poucos homens que algumas províncias enviavam por meio do recrutamento, a maior parte deles se mostravam “inutilizáveis”, fosse devido a sua idade ou às limitações e deficiências físicas que apresentavam.<sup>35</sup>

O lamento do ministro acerca da “qualidade” dos homens que chegavam à Corte para serem utilizados na Marinha de guerra não eram infundados. Bem pelo contrário, Sena Pereira havia atuado como líder das forças nacionais na invasão da Banda Oriental e instituição da província Cisplatina em 1816, bem como havia comandado a terceira divisão do esquadrão naval brasileiro na guerra que envolveu a separação do mesmo território anos depois. Reconhecido pelos serviços prestados à monarquia luso-brasileira e ao Império do Brasil, o ministro conhecia de perto as tropas à disposição das forças armadas, e sabia que o modelo de recrutamento militar adotado no Brasil era semelhante à “prática portuguesa de usar os quartéis como um despejo penal”.<sup>36</sup>

Essa função “proto-penal” que as forças armadas assumiram no Brasil, ao mesmo tempo em que permitiu ao Estado poupar membros socialmente produtivos do serviço militar, foi empregada como estratégia para conter indivíduos advindos das classes mais perigosas, tratados como vadios e ladrões. Transformado em um sistema de trabalho semi-coercitivo, o serviço militar no Brasil permitiu, ao mesmo tempo, promover uma “limpeza social” e reduzir seus gastos com segurança.<sup>37</sup>

O modelo de recrutamento adotado no Brasil, contudo, cobrou seu preço. Ao empregar meios tidos como “desleais”, o recrutamento foi percebido por alguns de seus contemporâneos, quase como uma forma de escravidão. Em uma sociedade onde “muitos pobres livres definiam sua virilidade e honra por oposição a estereótipos de comportamento e condição servil, o recrutamento forçado evocava um estigma poderoso”.<sup>38</sup> Além do mais, as difíceis condições de trabalho, a excessiva duração do serviço militar e a baixa remuneração ofertada, contribuíam para que, como bem sinalizou o ministro Sena Pereira, o engajamento voluntário fosse uma prática pouco comum.

Como destacou José Carlos Barreiro, não faltava no Brasil população potencialmente disponível ao trabalho marítimo. A questão é que muitos destes sujeitos podiam, por diversos

---

<sup>35</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1840 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1840. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1840, p. 07.

<sup>36</sup> BEATTIE, *op. Cit.*, p. 54.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 51.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 58.

meios, subsistir com facilidade, apropriando-se de recursos da natureza. Para o autor, foi exatamente essa recusa esclarecida que teria tornado necessário o desenvolvimento de um processo brutal de recrutamentos forçados em todo o Brasil.<sup>39</sup>

É claro que, a despeito das condições adversas, muitos foram aqueles que – como jovens lavradores, migrantes, homens de cor livres ou libertos etc. – se apresentaram voluntariamente ao serviço militar. Para esta minoria, geralmente advinda de contextos sociais de extrema pobreza, além de garantir diferentes chances de mobilidade social, o serviço militar se mostrava como uma oportunidade ao aprendizado de um ofício remunerado, ou ainda, a simples garantia temporária de acesso a recursos básicos para subsistência.<sup>40</sup>

No relatório de 1840, em mais uma tentativa de confrontar os entraves descritos no ano anterior, o documento lido por Sena Pereira trouxe uma proposta de orçamento que, em seu quinto artigo, previa a criação de uma Companhia de Aprendizes de Marinheiros na Corte. Segundo o projeto, a instituição receberia cerca de 200 menores com idade entre 10 e 17 anos. Em contrapartida, era ofertada uma gratificação de 12\$000 réis aos pais ou tutores que apresentassem voluntariamente os menores, além do adiantamento de um terço de soldo que estes houvessem de receber até os 17 anos. A preferência do projeto recaía sobre os filhos de artífices, oficiais de apito e marinheiros, fossem estes inferiores ou soldados de artilharia da marinha ou de quaisquer outros empregados em arsenais militares do Império.<sup>41</sup>

A justificativa para criação de tal medida, segundo o ministro, era a já conhecida carência que o Império apresentava de uma força naval “respeitável”. Para Sena Pereira, as grandes distâncias que separavam as principais províncias do Império, localizadas na sua maioria ao longo do extenso litoral brasileiro, eram, usualmente, superadas apenas pelas conexões proporcionadas pelo comércio de cabotagem. Por sua vez, a incapacidade do Estado de se mover de maneira eficaz ao longo de seu território impedia que o governo executasse ações com a necessária prontidão nas mais longínquas distâncias. Como podemos perceber, garantir a formação de homens que comporiam as tripulações da Armada Nacional era importante aos olhos do ministro porque, apesar da inegável proteção que oferecia ao território nacional, o comércio marítimo brasileiro ainda precisava ser elevado ao nível observado nas nações do Velho Mundo e da América do Norte. Em uma lógica pela qual

---

<sup>39</sup> BARREIRO, 2010, p. 193.

<sup>40</sup> BEATTIE, *op. Cit.*, p. 27-29; JEHA, *op. Cit.*, p. 117.

<sup>41</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1840 ...*, p. 1-2.

“sem marinha mercante não se pode obter marinha de guerra”, a elaboração da Companhia de Aprendizes de Marinheiros se fazia com alternativa frente a esse “*déficit*”.<sup>42</sup>

Dispensando a conjuração de exemplos que “o volver dos séculos têm levado à urna do esquecimento” e contradizendo em certa medida aquilo que havia dito o Ministro Carneiro de Campos no ano anterior, Sena Pereira chamou atenção à “natural inclinação assaz reconhecida dos habitantes da borda d’água e suma agilidade para a vida do mar dos indígenas do Brasil, principalmente das províncias do norte”. Afirmou crer que, “com tal gente, previamente disciplinada, os vasos de guerra completamente se poder[iam] tripular”. E concluiu a proposta afirmando que, se era da força do mar que muito dependia a tranquilidade e união das “ricas e opulentas” províncias nacionais, seria desta mesma força que se poderia esperar o aumento da grandeza e prosperidade a qual estava destinada ao Brasil.<sup>43</sup>

O ministro continuou identificando na mediocridade das atividades navais desenvolvidas em território nacional um dos fatores impeditivos à formação da marinha de guerra. Contudo, se outrora essa mediocridade era o resultado de uma quase ausência no Brasil de uma “cultura marítima” entre sua população, a partir daquele momento foi exatamente o aproveitamento da “natural inclinação” dos seus habitantes que passou a ser a principal estratégia para contorná-la. Dito de outra forma, o impeditivo não estava na aptidão da população em relação aos ofícios marítimos, mas sim, no fraco desenvolvimento dos setores navais, como a marinha mercante e a pesca, por exemplo. E, seria justamente a formação e disciplinamento desta potencial mão-de-obra preexistente, mas até então pouco explorada, que permitiria ao Império brasileiro configurar-se como uma exceção à regra, provando que, independentemente da existência de uma vasta marinha mercante, “uma marinha de guerra se pode mui bem organizar”.<sup>44</sup>

Em maio de 1840, após permanecer cerca de um ano à frente do Ministério da Marinha, Jacinto Roque de Sena Pereira deixou o cargo. Daquela data até o final do ano seguinte, quatro nomes assumiram por breves períodos a pasta ministerial. Em 1841, os tumultos causados pela ascensão do Gabinete Conservador colocaram o governo em apuros, e mais uma vez, expuseram o problema da falta de marinhagem para a tripulação dos vasos de guerra, obrigando o Ministério da Marinha, após uma fracassada tentativa de engajar nacionais, a contratar na Europa alguns marinheiros. Foi em meio a este cenário que, em

---

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 04.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p. 07.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 04.



setembro daquele ano, Francisco Vilela de Barbosa, o Marquês de Paranaguá, foi nomeado o novo Ministro da Marinha.

Como era de se esperar, no primeiro relatório que apresentou às câmaras, o Marquês de Paranaguá reservou espaço também a questão da insuficiência de marítimos. Da mesma maneira que Sena Pereira, Barbosa lembrou que, apesar dos constantes apelos aos presidentes das províncias para que remetessem à Corte rapazes “próprios” a serem alistados, isso muito pouco acontecia.<sup>45</sup>

À época da fala do ministro Barbosa, as leis que previam o recrutamento como prática já se mostravam como um complexo aparato militar, policial e jurídico. Desde a década de 1830, uma série de avisos, decisões e decretos, emitidos pelo Ministério da Marinha e enviados aos presidentes de província e demais autoridades competentes, haviam ampliado a estrutura do recrutamento, multiplicando os agentes envolvidos, aumentando o valor das recompensas oferecidas por cada recruta capturado, alterando as regras do sistema de recrutamento etc. Foi, por exemplo, o que ocorreu a partir de 1831, quando o governo sancionou uma série de decretos que atribuíram cotas para o recrutamento em cada uma das províncias. Ou ainda, como depois de 1837, quando o parlamento “consignou o recrutamento a agentes autorizados que atuavam em conjunto com as autoridades”.<sup>46</sup>

No ano da posse do ministro Barbosa, 1841, as autorizações para atuação como recrutador se tornaram ainda mais abrangentes. Além disso, as recompensas oferecidas em troca de cada homem recrutável apresentado foram aumentadas. A partir daquele momento, para além dos soldados e policiais que usualmente realizavam o recrutamento, a extensa rede colaborativa passou a contar também com inúmeros homens comuns que, interessados sobretudo nas recompensas oferecidas, passaram a atuar também como recrutadores, capturando indivíduos que arbitrariamente consideravam estarem sujeitos a tal lei. A despeito de toda a confusão que por vezes acabavam gerando entre recrutadores e recrutados, a verdade é que as alterações citadas acima, bem como inúmeras outras realizadas, tiveram como objetivo ampliar o espectro dos homens recrutáveis e a capacidade do Estado em efetivar o recrutamento, provendo assim a força de trabalho necessária à Armada Nacional.<sup>47</sup> No entanto, até aquele momento, tais adaptações não haviam garantido uma efetiva melhora nos números gerados e pessoas no alto escalão do Ministério da Marinha tinham plena

---

<sup>45</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1842 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 5ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843, p. 08.

<sup>46</sup> BEATTIE, *op. Cit.*, p.64-67; JEHA, *op. Cit.*, p. 120.

<sup>47</sup> JEHA, *op. Cit.*, p.112.

consciência disso. Pode-se perceber isso, por exemplo, na sequência da fala do ministro Barbosa, quando ele alerta que, a despeito do aumento no prêmio concedido aos recrutadores, ou do ajuste realizado nas soldadas das diferentes classes de marítimos da Armada Nacional, a verdade era que, “somente por violência” continuava sendo possível levar a servir na Marinha de Guerra brasileira “homens que encontram facilmente a bordo da Mercante maiores salários”.<sup>48</sup>

A crítica do ministro parece não recair diretamente ao recrutamento como prática empregada pela marinha de guerra, mas sim, ao perfil dos homens que chegavam até Armada Nacional através deste recurso. Para ele, mais importante do que “tripulações compostas por homens forçados a abraçar uma vida a que não haviam se dedicado, e cujos usos e exercícios lhe são inteiramente estranhos e repugnantes”, era a formação de uma maruja vigorosa, que reunisse os seus já existentes “hábitos de mar” aos “necessários conhecimentos da manobra e do governo do navio, bem como do uso e manejo das armas de fogo”.<sup>49</sup>

Como podemos perceber, o raciocínio desenvolvido pelo ministro Barbosa acerca de como o problema da escassez das tropas na marinha de guerra poderia ser solucionado percorre caminhos distintos daqueles trilhados pelo ex-ministro Sena Pereira. Embora ambos tenham concordado que o recrutamento como a principal estratégia vinha se mostrando insuficiente, uma vez que angariava um número insuficiente de homens que em sua maioria eram de baixa “qualidade”, os ministros possuíam visões distintas de como deveria ser resolvida esta questão.

Se por um lado, Sena Pereira acreditava que na ausência de “viveiros naturais”, mas dispondo de populações “naturalmente inclinadas” à prática marítima, cabia ao Estado formar a sua maruja, sobretudo por meio de iniciativas como a criação da Companhia de Aprendizes de Marinheiros, por outro, o Marquês de Paranaguá depositava nos homens já habituados ao trabalho marítimo a solução que a marinha de guerra buscava. De um lado a formação, do outro a cooptação.

As reformas na carreira militar, a redefinição dos tempos de serviço e as medidas de reajuste salarial às diferentes categorias de marítimos atuantes na Armada anunciadas pelo ministro Barbosa, faziam parte de uma reforma que o Gabinete Conservador havia iniciado em 1841 e que ilustram o esforço do ministério em tornar a carreira militar uma oferta mais atrativa aos homens do mar. Contudo, a ineficácia de tais medidas e a constatação de que a

---

<sup>48</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1842...* p. 08.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

Marinha mercante ainda ofertava melhores condições de trabalho, parecem ter levado o ministro a externar sua descrença na possibilidade de que tal transição ocorresse naturalmente ou mesmo por meios pacíficos. Por sua vez, o anúncio do aumento das recompensas pagas aos recrutadores deixa margem para interpretação de que, desde que realizada de forma racional e eficiente, o recrutamento poderia sim figurar como potencial estratégia.

Foi neste período, em que esteve à frente do Ministério da Marinha, que o Marquês de Paranaguá apresentou ao Conselho de Estado uma proposta que previa a criação de uma polícia naval no Império. Embora a proposta não tenha sido aprovada, o projeto apresentado ao jovem Imperador e a seu conselho foi, como ainda veremos, o gérmen de toda uma nova política na qual os recrutamentos realizados de forma inadvertida deveriam ser gradualmente substituídos por uma postura na qual o serviço militar deveria ser ocupado apenas por homens capazes e disciplináveis. O posicionamento de Francisco Vilela de Barbosa como ministro parece refletir uma mudança na maneira pela qual o Ministério da Marinha passou a perceber a utilidade do recrutamento. Se outrora ele servia como instrumento de “limpeza social”, a partir daquele momento, e ao longo de todo o Segundo Reinado, as autoridades a frente do Corpo Imperial de Marinheiros passaram a recomendar a dispensa de recrutas que se caracterizassem apenas por antecedentes criminais.

Em janeiro de 1843, o Ministério da Marinha havia novamente trocado de mãos. Apesar do novo nome, a administração da pasta continuava sob gestão do Partido Conservador. Já tendo ocupado o mesmo cargo anteriormente, e por mais de uma vez, o novo ministro era Joaquim José Rodrigues Torres.

No relatório complementar que apresentou logo após a sua posse, no final daquele ano, o novo ministro dedicou parte de tempo relembando que a obtenção de profícuos resultados aos esforços que o governo vinha empregando na construção de uma força naval nacional dependia, sobretudo, de um fator: a capacidade da marinha de habituar suas praças à disciplina. Desse modo, cabia ao Estado dar aos aprendizes dos arsenais uma educação conveniente, isto é, sujeitá-los a uma “disciplina regular e uniforme, capaz de subtraí-los dos domínios das paixões e dos vícios que, entregues a si”, estavam sujeitos a contrair. O ministro chamou atenção também para o quão indispensável era que tais indivíduos comesçassem a se dedicar às práticas e exercícios navais “desde os mais verdes anos”, afinal, raros eram aqueles que, “afeitos aos hábitos da vida civil, às comodidades que ela oferece, e ao trato da sociedade”, eram capazes depois de moldar-se às práticas do “laborioso e excepcional” serviço naval. Indo além, o ministro sinalizou a necessidade de formar estes homens “no

exercício da obediência e rigorosa disciplina” para que então, “saibam dirigi-la e mantê-la entre os seus subordinados”.<sup>50</sup>

O que, no entanto, o ministro pareceu incapaz de perceber foi que eram exatamente as difíceis condições de constituição dessa mão de obra marítima que favoreciam que estes marinheiros se revelassem inaptos, rebeldes e pouco afeitos às tarefas que lhes eram impostas. Tal como lembra José Carlos Barreiro, o que tornava tão difícil a transformação destes homens em uma força de trabalho homogênea era exatamente o negligenciamento de que suas culturas, suas formas de sociabilidades e suas diversificadas condições de vida e trabalho figuravam como aspectos múltiplos de uma totalidade que não podia ser dissociada da vida cotidiana e das relações de classe que construíam a bordo dos navios. Por isso,

esse processo amplo de proletarização, através do qual homens eram arrancados da terra, teve que vir acompanhado da organização e disciplinarização dessa “força de trabalho”, sem as quais os lucros dos capitães de navio e os objetivos da Marinha brasileira ficavam comprometidos. Apenas o marinheiro disciplinarizado poderia vencer as duras condições de trabalho existentes, tanto na Marinha mercante costeira e internacional, quanto na Marinha militar. Se livre, ele teria que se transformar progressivamente em força de trabalho; se escravo, teria que se constituir em mercadoria, que, junto com a força de trabalho livre, pudesse ser calculada numa equação com outras coisas. 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 que retardavam a criação de um Estado unificado.<sup>51</sup>

Apesar de aproximar-se da opinião de seus antecessores de que “o comércio marítimo, e principalmente a navegação de longo curso e a pesca”, eram “por certo a mais proveitosa escola e o viveiro mais abundante de marinheiros”, a discussão que o ministro Torres optou por desenvolver não foi a de qual seria a melhor estratégia para obtenção dos homens a serem empregados na marinha de guerra – algum tempo depois ele revelou crer ser o recrutamento forçado uma medida inevitável à Marinha de guerra brasileira. Segundo ele, mais importante era reconhecer a necessidade de ofertar a estes homens, independentemente de onde eles viessem, uma boa formação. Parte desta escolha talvez viesse da percepção, semelhante a do ex-ministro Sena Pereira, de que, a não ser que se passasse a fomentar esses “dois grandes mananciais de riqueza e força”, a verdade era que, no Brasil, a marinha mercante e a pesca pouco, ou nenhum auxílio, poderiam prestar devido ao seu atrasado estágio de desenvolvimento. Ou ainda, da percepção de que não bastaria à marinha apenas obter “bons oficiais para bem guarnecer um navio de guerra”, mais do que ter tripulações em

---

<sup>50</sup> *Ibidem*, p.11-14.

<sup>51</sup> BARREIRO, *op. Cit.*, p. 193.

número suficiente era preciso, acima de tudo, que elas fossem “convenientemente adestradas”.<sup>52</sup>

A atuação dos conservadores frente ao Ministério da Marinha foi interrompida em 1844, quando Jerônimo Francisco Coelho assumiu a pasta representando o Partido Liberal. A estadia no novo ministro foi breve, durando apenas quatro meses. No relatório que assinou, Jerônimo Coelho mostrou-se contrário ao recrutamento, alegando que, com base nele, dificilmente o Estado seria capaz de angariar os homens dos quais necessitava. Em sua opinião, mais importante era investir na diminuição das fugas, ocorridas em massa entre os recrutados, e implementar medidas que diminuíssem a repugnância que a maruja mercante demonstrava frente ao serviço na Marinha de guerra.

A despeito de sua crítica ao recrutamento, inédita se comparada à posição de seus antecessores, a visão do ministro acerca das medidas a serem tomadas frente ao problema da escassez de mão de obra na marinha não diferem muito daquelas expostas até aqui. Ao ratificar a conveniência das reformas iniciadas pelos gabinetes conservadores anteriores, e que buscaram tornar o serviço na Marinha de guerra “mais atrativo”, o ministro sinalizava para a permanência de tal postura durante a gestão liberal. Além do mais, tal como Sena Pereira, Jerônimo Coelho acreditava que, caso o Brasil já contasse com “pescarias em grande escala, de onde se pudessem tirar os homens para tripular os nossos navios, poderíamos então ter boa guarnições”. E isso porque, tal como o ministro Barbosa, acreditava que por já serem íntimos do serviço marítimo, tais homens, “depois de algum tirocínio, poderiam ser facilmente adestrados no manejo das armas, manobras e faina de bordo”, mas, enquanto isso não ocorria, em sua opinião o que a marinha continuava a fazer era guarnecer seus vasos de guerra com “homens bisonhos, apanhados a esmo, que nada sabem das manobras, que nenhum conhecimento tem dos cabos, e que nada entendem das vozes de bordo”. E finalizava alertando: “com tais marinheiros, senhores, não se podem contar nas ocasiões de perigo, e muito menos em combate!”.<sup>53</sup>

Quando, em maio de 1844, Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque assumiu o Ministério da Marinha, dando início a uma gestão que duraria três anos, se configurando como a mais longa daquela década e uma das três mais longas desde a fundação do Império, estruturou a apresentação do relatório anual aos deputados e senadores

---

<sup>52</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1842...* p. 14.

<sup>53</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1843 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 5ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844, p. 08.

de forma pouco habitual. Começou por uma longa e detalhada descrição de toda a estrutura do ministério e do estado de funcionamento de cada uma de suas seções. No ponto em que se referia aos arsenais de marinha existentes, o ministro lembrou que, apesar de uma de suas atribuições serem a polícia dos portos, lamentavelmente eles haviam “caído em abandono tal” que cabia “tomar medidas terminantes para seu restabelecimento”. Em uma clara alusão ao projeto que o Marquês de Paranaguá havia proposto em 1842 e que naquele ano tivera finalmente sua avaliação pelo Conselho de Estado concluída, lamentou que a despeito de “trabalhos importantes sobre este objeto te[rem] sido preparados, e mesmo submetidos ao Conselho de Estado”, a despesa de 100 contos de réis requeridos para a execução de “um tão útil regulamento”, houvesse obstado a sua implementação. Utilizando-se do argumento de que a atuação dos arsenais não proporcionava aos portos nacionais uma real conservação nem a elaboração de políticas de melhoramento e expansão, advertiu aos senadores e deputados que somente por meio da autorização de tal despesa é que se poderia efetivamente desenvolver aquele que era o ramo “mais importante das rendas nacionais”.<sup>54</sup>

Demonstrando ter conhecimento das mais urgentes pautas do ministério, bem como das diferentes estratégias empregadas por seus antecessores, o novo ministro abordou em sua fala um dos principais problemas relacionados à estrutura portuária nacional, a questão do recrutamento e a insuficiência das tropas:

a falta de maruja para guarnecer os navios da Armada é, geralmente, reconhecida por todos, mesmo por aqueles que menos atenção tenham prestado ao assunto: ora se apela para as medidas restritivas que deram origem à marinha da Grã-Bretanha; ora recorre-se à esperança no abrigo da adolescência desamparada; ora espera-se pela concorrência de estrangeiros, convidados por aviltados estipêndios; e, por vezes, se lança mão de recrutamentos, mais ou menos violentos, e sempre improdutos; e, ainda assim, não se tem conseguido proporcionar o número destes marinheiros aos dos vasos de guerra que se podem armar.<sup>55</sup>

Assim como seu colega de partido e antecessor, o ministro Holanda Cavalcanti também reconheceu a ineficiência do recrutamento, afirmando que enquanto a prática se resumisse a sucessivos atos de violência, inexistente seria sua real contribuição. Os políticos liberais aparentemente eram antipáticos à ideia do recrutamento.

Holanda Cavalcanti defendeu a continuidade das reformas na carreira militar e ampliação das melhorias que garantissem aumento dos vencimentos e estabelecessem vantagens aos marítimos engajados voluntariamente, ou àqueles recrutados pelas leis em

---

<sup>54</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1844 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 6ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844, p. 06

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 14.

vigor. Destacou a importância da criação das companhias de aprendizes de marinheiros e da criação de leis restritivas que, ao delimitar o número de marujos estrangeiros atuantes na navegação nacional, buscassem estimular a participação de nacionais.<sup>56</sup> Mas, ao fim, alertou que nenhuma daquelas medidas ofertava uma saída definitiva ao problema.

O ministro acreditava ser necessário uma ação de agisse em mais de uma esfera, mais do que criar reformas que melhorassem as condições de trabalho ofertadas pelo serviço militar naval e estimulassem o engajamento voluntário, Holanda Cavalcanti apontava para a necessidade de promover uma renovação da estrutura administrativa que gestava navegação no país e de implementar medidas que estimulassem e garantissem o desenvolvimento da marinha mercante e dos demais setores do trabalho marítimo. Afinal, segundo ele, a escassez da população brasileira e a facilidade das populações litorâneas em obter sua subsistência por diversos meios havia afastado os homens das carreiras marítimas. O que o ministro sugeria era, sem dúvida, algo novo.

Sem desconsiderar as medidas implementadas anteriormente e que haviam gerado resultados positivos, o ministro apresentou uma proposta que, ao invés de combater as adversidades que o precário desenvolvimento dos cenários marítimos acarretava à Marinha de Guerra nacional, agia diretamente na fonte do problema. O que Holanda Cavalcanti sugeria, era uma total renovação da estrutura administrativa da navegação nacional de modo a permitir o desenvolvimento dos setores navais. Mais do que simples administração, cabia ao Estado assumir a gestão e garantir o desenvolvimento deste setor da economia.

Se os homens mais adequados à demanda da Marinha de Guerra eram os parques marinheiros atuantes na navegação mercante nacional; se a despeito de todas as melhorias que visavam tornar o serviço militar atrativo, os índices de engajamento voluntário permaneciam baixos mesmo entre os trabalhadores do setor naval; se o recrutamento como estratégia de enfrentamento a escassez de mão de obra, longe de fornecer homens qualificados, apenas angariava sujeitos indisciplinados que acabavam sempre por desertar; o que o ministro estava propondo era uma ação que agisse por todas as frentes: dando continuidade às melhorias das condições da maruja de guerra; preterindo o recrutamento a esmo como estratégia de aquisição de maruja e desenvolvendo os setores marítimos de forma que suas populações se tornarem abundantes.

---

<sup>56</sup> Desde 1836 a prática da navegação de cabotagem estava por lei destinada apenas às embarcações nacionais, cujos proprietários também fossem brasileiros. Além disso, em 1840, o ministério da marinha lançou uma decisão que proibia a matrícula estrangeiros como mestres de embarcações de cabotagem ou como caixeiros das mesmas.

## 1.2 DO PROJETO AO DECRETO: A CRIAÇÃO DA CAPITANIA DOS PORTOS.

Na sessão de nove de abril de 1845 do Senado, Joaquim José Rodrigues Torres, senador pelo Partido Conservador e futuro Visconde de Itaboraí, apresentou a seus colegas, a pedido de Holanda Cavalcanti, ainda Ministro da Marinha, um projeto autorizando a criação de “uma capitania do porto em cada província marítima do Império onde se julgasse semelhante estabelecimento necessário”.<sup>57</sup> O objetivo da medida era estabelecer uma estrutura capaz de fiscalizar e gestar os portos do Império. Após sua apresentação, o projeto foi votado, sendo apoiado por cinco membros e, por isso, “ficou sobre a mesa” à espera de análise.<sup>58</sup>

A primeira discussão relacionada à proposta, ocorreu em 21 de abril, dez dias após sua apresentação.<sup>59</sup> Ao término de maio, os debates já haviam sido concluídos. Realizando algumas alterações, os senadores aprovaram a proposta, que foi encaminhada à Câmara dos Deputados. Meses depois, já tendo sido o projeto também aprovado pela Câmara dos Deputados, foi promulgado o decreto que autorizava o estabelecimento das capitanias.<sup>60</sup>

Apesar do processo de tramitação do projeto ter sido breve, e do texto final não ter apresentado significativas variações com relação ao original, isso não significa que ele tenha agradado a todos. Se não fosse a tenacidade do Ministro da Marinha em renovar radicalmente a estrutura da pasta que administrava, e a defesa do senador Rodrigues Torres à proposta, o mais provável é que ela não tivesse sido aprovada, afinal, como veremos, a criação de uma nova estrutura reguladora da prática naval comercial não era percebida naquele momento como algo impreterível ao Império.

O embrião da proposta apresentada era de 1842, ocasião em que – inserido no bojo das reformas pelas quais passava o Ministério da Marinha – o Ministro à época, Francisco Vilela Barbosa, levou ao Conselho de Estado uma proposta para a criação de uma Polícia Naval do Império. Debatida pelo Imperador e seus conselheiros, a proposta foi apreciada e, ao término da primeira sessão, a ata final destacava a “conveniência de tal projeto”. Apesar de sua relevância, ficou evidenciado que a ideia carecia de maior desenvolvimento ou esclarecimento da doutrina, bem como de alguns de seus artigos. A pedido de um dos conselheiros, José Antônio da Silva Maia, foi enviada ao exame da seção da Fazenda do

---

<sup>57</sup> ANAIS DO SENADO IMPERIAL BRASILEIRO (ASIB). 1845, livro 2, p. 210.

<sup>58</sup> ASIB, 1845, livro 3, p. 88.

<sup>59</sup> Idem, 1845, livro 2, p. 270.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 90, 92, 450.



Conselho de Estado, em uma tentativa de harmonizar o regulamento que trazia anexo com aqueles já existentes e vinculados às alfândegas e as mesas de diversas rendas, adiando assim sua discussão e decisão final. Em 18 de janeiro de 1844, dois anos depois, quando o projeto afinal retornou à pauta do Conselho Pleno, a deliberação a que este chegou foi a de não o aprovar. O argumento base, apontou para a possibilidade de o governo sanar as mais urgentes necessidades do setor naval por meio de novas instruções às autoridades já existentes, evitando, assim, o aumento da despesa pública.<sup>61</sup>

A despeito do parecer do Conselho de Estado, cerca de três meses depois, o recém-nomeado Ministro da Marinha, Holanda Cavalcanti, convenceu o senador Torres, a apresentar um projeto semelhante. Desta vez, mais do que a criação de uma polícia naval, previa-se o estabelecimento de capitânicas dos portos nas províncias marítimas do Império. A aliança entre os dois políticos em prol do projeto não se deu ao mero acaso. A situação em que se encontravam os portos brasileiros daquele período, bem como as principais carências do setor marítimo nacional – fossem relacionadas à Marinha de guerra ou mercante – não eram seara desconhecida de Rodrigues Torres, afinal, fora como Ministro da Marinha que, anos antes, o senador projetara sua carreira política a nível nacional. Daquela ocasião até o ano de 1844, quando foi nomeado ao Senado, o político havia estado à frente daquele ministério por seis ocasiões. Aliás, como antecessor Holanda Cavalcanti, era Rodrigues Torres o ministro à época da decisão desfavorável do Conselho de Estado ao projeto da polícia naval apresentado em 1842 por Francisco Vilela Barbosa.

Durante as discussões no Senado em 1845, as objeções ao projeto surgiram logo na primeira discussão. O senador José Clemente Pereira, foi o primeiro a externar que estava resolvido a negar o seu voto a qualquer estabelecimento que criasse novas despesas que não se mostrassem urgentes, e que o fato de o projeto apresentar “alguma utilidade” não era suficiente, uma vez que, “assim como se tem passado até ao presente sem as capitânicas de portos, se poderá continuar ainda sem elas por algum tempo”. Para o senador, o projeto não era capaz de demonstrar que a despesa gerada pela sua implementação se converteria em vantagens que o justificassem.<sup>62</sup>

O exegeta da proposta, Rodrigues Torres, se contrapôs à recusa de seu colega e concordou que o adiamento por mais alguns anos da criação das capitânicas não configuraria um mal irremediável. Contudo, alegou não ser congruente que o simples anseio de não criar

---

<sup>61</sup> ATAS DO CONSELHO DE ESTADO PLENO. *Terceiro conselho de Estado, 1842-1850*, p. 16, 31.

<sup>62</sup> ASIB, *1845- livro 3*, p. 35.

novas despesas vetasse projeto de tal utilidade e importância. Alegou que não teve dúvidas em apresentar a proposta, sobretudo, por duas razões: “até hoje tem havido muito pouco cuidado, se não desleixo, na conservação e melhoramento dos portos do império, e a continuarem as coisas assim por muito tempo, resultará ficar-se privado de alguns dos mais importantes [deles]”.<sup>63</sup>

Contudo, aparentemente, não foi apenas seu conhecimento acerca do cenário marítimo no Brasil que levou o senador Rodrigues Torres a defender a proposta frente a seus colegas. Percorrendo as atas de sessões anteriores, naquele mesmo ano, 1845, é possível perceber que, desde as últimas eleições, ocasião em que a Câmara dos Deputados havia se tornado majoritariamente composta por representantes do Partido Liberal, os ânimos entre os políticos dos dois partidos andavam exaltados. Os conservadores acusavam os liberais de terem forjado as eleições por meio de fraudes ocorridas em diversas províncias. Os liberais, por sua vez, acusavam os conservadores de não aceitarem o resultado das votações que haviam resultado na perda dos poderes do partido no cenário político nacional e, como consequência disso, assumirem uma postura de total oposição ao governo dos liberais. Na sessão de 17 de fevereiro daquele ano, Holanda Cavalcanti sugeriu em uma das sessões do Senado, que mesmo que os liberais apresentassem propostas úteis e pertinentes à gestão do Império, os conservadores se mostraram contrários. Em resposta à acusação de Holanda Cavalcanti, Rodrigues Torres afirmou que tal conjectura era infundada e que ele mesmo se comprometia em apoiar o político liberal caso, no futuro, viesse a apresentar um projeto que se mostrasse de indiscutível vantagem aos interesses do Estado.<sup>64</sup>

Além do senador Clemente Pereira, outros nomes enunciaram ao longo das sessões seus receios. Tomando caminhos menos combativos, buscaram o adiamento da proposta. Foi o caso do senador Pedro de Araújo Lima, o visconde de Olinda, que insinuou estar inclinado a emitir voto contrário à aprovação do projeto caso não fosse demonstrada a urgente necessidade da contratação de tal dívida. Ou ainda, o senador Bernardo Pereira de Vasconcelos que, ao sugerir que o projeto dizia respeito à repartição da marinha, conveniente seria deliberar sobre ele após ouvir-se a opinião do respectivo ministro, único a quem cumpriria realmente demonstrar a urgência da implementação de tal proposta e, caso este não

---

<sup>63</sup> ASIB, *1845- livro 3*, p. 35.

<sup>64</sup> ASIB, *1845- livro 1*, p. 83-88.

o fosse capaz de fazer, votaria contra, mas não “por espírito de oposição”. Contudo, após votação, tais requerimentos não foram aprovados, tendo a discussão prosseguido.<sup>65</sup>

Na mesma sessão, o senador Vasconcelos, ex-Ministro da Justiça do Governo Saquarema, emitiu outra censura ao projeto que, apesar de ter sido tratada com descaso à época, já havia sido uma preocupação no projeto anterior da polícia naval e, posteriormente a aprovação e implementação das capitâneas, sobreviria tal como uma profecia. Para Vasconcelos, o texto da proposta concedia ao capitão do porto uma autoridade que poderia produzir graves conflitos com outras esferas do poder, como por exemplo, com a polícia municipal. O senador alertava para o fato de que o artigo 2º da proposta investia o Governo de atribuições legislativas, o que seria outro inconveniente.<sup>66</sup> Sem alterações, e com apoio da maioria, a proposta passou pela primeira sessão incólume.

Posicionamentos contrários continuaram vindo à tona na sessão seguinte. O senador Francisco de Paula Souza e Melo, sem contestar a utilidade do projeto, julgou melhor que a discussão do mesmo se desse posteriormente à aprovação da lei orçamentária, o que permitiria verificar se o Tesouro Nacional teria condições de comportar a nova despesa. A sugestão chegou a ser apoiada, mas, após votação, a prorrogação foi indeferida.<sup>67</sup>

A terceira e última sessão ocorreu em 23 de maio de 1845. Nela, o senador Clemente Pereira, primeiro a se opor à proposta, solicitou, em vistas do projeto já haver passado em duas discussões, e por provavelmente passar naquela, que o texto aprovado satisfizesse às necessidades públicas da forma mais ampla possível. O que, para ele, só se conseguiria através de “um exame no regulamento que acompanhou um projeto idêntico que [...] foi submetido à consideração do Conselho de Estado, regulamento que dava muitas providências acerca das matérias que não foram incluídas no projeto que se discute”. O senador empregava, então, a mesma estratégia utilizada por José Antônio da Silva Maia anos antes, e que culminara com a não aprovação do projeto.

O requerimento do senador Clemente Pereira foi apoiado, entrando em discussão. O primeiro a pedir a palavra foi o próprio Ministro da Marinha, que participava do debate. Segundo ele, tais papéis nenhuma luz traria à matéria, não valendo a pena adiar a discussão. O Ministro lembrou à Câmara que, quando apresentado ao Conselho de Estado pelo Marquês de Paranaguá, o projeto havia sido tomado em muita consideração, não tendo sido aprovado

---

<sup>65</sup> *Ibidem*, p. 38-39.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 39.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 76.

devido ao aumento das despesas que sua implementação demandaria, à época, calculado em cem contos de réis. Concluiu, afirmando que, diferentemente do Conselho de Estado, os senadores não deveriam se deixar assustar por tal aumento, visto a utilidade de tal projeto e os reais benefícios que traria à economia do Império.<sup>68</sup>

A fala do Ministro de Holanda Cavalcanti exaltou ainda mais os opositores. Clemente Pereira, afirmou-se surpreso que o trabalho realizado pelo Conselho de Estado nada pudesse informar, ressaltando que, diferente daquilo que os senadores estavam imaginando, a implementação das capitâneas não custaria aos cofres públicos a soma de cinquenta contos de réis, correspondentes ao aumento na receita que o ministério pretendia efetivar, mas sim, o dobro! O senador alegou que, ao contrário do que ocorreu com os analistas anteriores, a ele e seus demais colegas parecia não ter sido oferecida uma honesta explicação do que tal projeto significaria aos cofres públicos, afinal, sessão após sessão a proposta era aprovada, mesmo que seus reais custos permanecessem difusos. No entanto, apesar de ter sido apoiado por alguns, o requerimento do senador foi descartado em votação.

Aos alertas de Clemente Pereira, juntaram-se os do senador Vasconcelos que complementou, apontando que a rapidez com que o processo se desenrolava, para além de tornar opaco o impacto da medida sobre a lei orçamentária, ainda impedia que especialistas como inspetores das alfândegas e consulados, analisarem a proposta e tivessem a chance de agregar informações à matéria. Novamente, a interpelação do senador não gerou resultado.<sup>69</sup>

Como que para apaziguar os ânimos com relação ao assunto, o senador Rodrigues Torres declarou que quando apresentou o projeto a pedido do ministro, não julgou ser precisa tão alta quantia como a de cem contos de réis para estabelecer as capitâneas. Que na verdade, pautado em sua experiência, acreditava que “alguns poucos contos de réis, talvez dez”, fossem suficientes e, diferentemente do ministro Holanda Cavalcanti, alegou não ver problemas em levar o regulamento à consideração do Senado, desde que para isso não se demorasse a discussão por mais de dois ou três dias e que fosse a Comissão de Marinha e Guerra a responsável por apresentar o parecer.

Uma das últimas oposição veio do Visconde de Olinda que buscou advertir aos colegas o quão inconveniente seria votar qualquer despesa sem saber sua importância e que,

---

<sup>68</sup> *Ibidem*, p. 85.

<sup>69</sup> *Ibidem*, p. 86.

no caso do presente projeto, já deveria existir algum orçamento ou planejamento assentando quais os portos se instalariam as capitânicas.<sup>70</sup>

Considerando não haver mais o que ser discutido, a resolução foi posta em votação e, apesar de seus opositores, foi aprovada. O texto recebeu apenas uma supressão no artigo 5º, sugerida pelo próprio senador Rodrigues Torres.

Em 1845 o Senado passava pela sua sexta legislatura, dos 53 senadores que apreciaram e votaram o projeto que previa a criação das capitânicas, ao menos dez deles faziam parte do Conselho de Estado, ou estavam presentes como ministros em uma das duas conferências do Conselho Pleno (15 de dezembro de 1842 e 18 de janeiro de 1844) em que o projeto original (no qual a proposta do ministro de Holanda Cavalcanti se baseava) fora descartado, devido ao alto dispêndio financeiro que demandaria. Rodrigues Torres era, como vimos, o Ministro da Marinha naquele ano. Contudo, entre os senadores, apenas o Visconde de Olinda opõe-se declaradamente ao projeto. De modo geral, o que se percebe é que, com exceção dos três senadores mencionados acima, o texto do projeto encontrou pouca resistência. Dentre aqueles que se opuseram à sua aprovação, a preocupação central vocalizada nas sessões da Câmara direcionava-se à incerteza dos custos que tal decisão teria ao Tesouro Nacional e não a sua matéria.

Ao contrário do que se poderia esperar, Holanda Cavalcanti e Rodrigues Torres não pertenciam ao mesmo partido e, se tal coligação entre o redator e o locutor do projeto se mostrava pouco provável, não demorou para que ela apresentasse os primeiros sinais de enfraquecimento. Meses depois da proposta aprovada, mas antes mesmo dela começar a ser votada na Câmara dos Deputados, o senador declarou em uma sessão que “às vezes passam medidas apadrinhadas pelo raciocínio de que a despesa que vão ocasionar é muito insignificante, entretanto que depois se verifica inteiramente o contrário”, e que este parecia ser o que sucederia com o projeto das capitânicas de portos. Assegurou que quando apresentou tal projeto estava intimamente persuadido de que a sua implementação não custaria mais de cinco ou seis contos de réis de despesa, entretanto, “já o nobre ministro da marinha declarou que era preciso empregar 100 contos nesse ramo de serviço público”, fazendo com que Rodrigues Torres se mostrasse arrependido de ter iniciado semelhante empreitada. Apesar dos pesares, a proposta havia passado pelo Senado e aguardava a análise dos deputados.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> *Ibidem*, p. 87.

<sup>71</sup> Algum tempo depois, em 24 de julho daquele mesmo ano, os senadores ao analisarem a proposta de orçamento do Ministério da Marinha para o ano financeiro de 1846-1847, deliberaram por uma redução sobre o total

O texto seguiu à Câmara dos Deputados e, em 31 de maio de 1845, identificada como projeto nº. 97, foi debatido pela primeira vez nos instantes finais da sessão de oito de agosto. Em sua primeira análise, Ângelo Moniz da Silva Ferraz, deputado do Partido Conservador pela província da Bahia, foi quem abriu as discussões observando que, “sendo o projeto absolutamente um pensamento ministerial”, seria mais conveniente ouvir ao ministro da marinha antes.<sup>72</sup>

Na sessão seguinte a discussão prosseguiu. A demanda do deputado Ferraz não se fazia mais necessária, o Ministro da Marinha havia comparecido à Câmara dos Deputados, assim como fizera no Senado, para acompanhar as discussões. Tal como na primeira casa, a proposta encontrou pouca resistência entre os deputados. Os três primeiros artigos foram aprovados de forma rápida e com unanimidade. Provavelmente, o texto teria sido deferido na primeira sessão caso a matéria do artigo 4º não tivesse incomodado um dos deputados.<sup>73</sup> Para Gabriel José Rodrigues dos Santos, político liberal representante de São Paulo, o artigo em questão iria alterar profundamente a legislação comercial acerca das avarias que causavam os barcos entre si. Ao seu ver, não haveria razão para esta modificação, já que a legislação brasileira era completa e atendia a esta demanda fosse por meio dos tribunais comerciais ou pelos tribunais ordinários. Segundo Rodrigues dos Santos, a partir do momento que se concedesse ao capitão do porto o direito de julgar tais casos e de proferir sentenças sem recursos, reconhecia-se a uma autoridade administrativa poder judiciário.<sup>74</sup>

Apesar da opinião de outros deputados, como Manuel José de Souza França, que viu na matéria mera questão de polícia do porto, e que ao ser relegada ao capitão proporcionaria mais agilidade à resolução de tais incidentes, ou ainda, a do deputado João José de Oliveira Junqueira que apoiava o artigo, sobretudo, porque acreditava que a autoridade do capitão do porto era a mais eficiente por tratar com verdadeiro conhecimento destas questões e porque

---

sugerido pelo ministro. Na ocasião, os parlamentares entraram no acordo de que não se deveria gastar uma quantia muito maior a 20:000\$000 réis com a implementação das capitânicas dos portos, reduzindo a estimativa inicial desta verba de 50:000\$000 réis para 30:000\$000 réis (ASIB, 1845- livro 3, p. 337).

<sup>72</sup> ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS (ACD). *Sessão em 08/08/1845*, p. 16.

<sup>73</sup> O texto do art. 4º, dizia: “as questões de polícia naval, prejuízos ou danos causados pelos navios entre si dentro do porto serão decididas sumariamente pelo capitão do porto. Desta decisão não haverá recurso algum quando o valor não exceder a 100\$. Fora deste caso, quando qualquer das partes não quiser estar pela decisão será o negócio levado a um conselho, composto do capitão do porto, do auditor de marinha e do oficial comandante mais graduado os navios da estação, suprimindo nas províncias o lugar de auditor um dos juizes de direito. A falta do comandante da estação será preenchida por qualquer outro oficial de marinha, ainda que reformado seja, ou por um capitão de navio mercante, sendo estes. Bem como o juiz de direito, nomeados pelos presidentes das províncias. A decisão do conselho será definitiva”.

<sup>74</sup> ACD. *Sessão em 11/08/1845*, p. 508.

“não haveria nada mais ridículo do que criar-se um capitão do porto e este não ter autoridade suficiente para decidir questões de pequena importância e as que são relativas à polícia do mesmo porto”; a questão levantada pelo deputado Rodrigues dos Santos acabou ganhando impulso e tomando conta de toda aquela sessão.<sup>75</sup>

Pouco a pouco, o debate ganhou fôlego e novas questões referentes à fragilidade do artigo em questão surgiram. Falou-se da incapacidade do capitão do porto para julgar grandes casos de danos e avarias, da inconstitucionalidade de julgamentos sem direito à recurso, da imparcialidade de um conselho de segunda instância no qual um dos membros tivesse proferido a sentença na primeira instância, entre outras tantas complicações.<sup>76</sup> Os deputados – inclusive aqueles que a princípio não haviam identificado a necessidade da emenda – pareciam ler com cada vez mais receio tal disposição que já contava com três propostas diferentes àquela altura. Frente à direção que o debate tomava, o Ministro da Marinha pronunciou-se, alegando achar justas as preocupações dos deputados, todavia, ressaltou que o artigo referia-se unicamente às questões básicas de polícia do porto e pequenas avarias, e que os grandes casos de danos que viessem a ocorrer seguiriam a ser tratados pelos tribunais comerciais e ordinários. Contudo, em sua opinião, a matéria se mostrava necessária, sobretudo, devido à alta incidência desses pequenos acontecimentos nos portos brasileiros. Como que em tom apaziguador, o ministro declarou que estava disposto a aceitar qualquer emenda, desde que o projeto fosse aprovado na íntegra.<sup>77</sup>

Na última sessão, em 12 de agosto, o deputado Silva Ferraz, que havia solicitado no primeiro dia do debate o adiamento da discussão até a presença do ministro – e que não havia comparecido à câmara no dia anterior –, emitiu a primeira opinião declaradamente contrária ao projeto. Alegou que se tivesse tido a chance, tê-lo-ia impugnado ainda em seu primeiro artigo, isso porque, segundo ele, “por este projeto vai-se criar uma instituição que talvez pouco ou nenhum bem trará” e que o governo “poderia muito bem, por outros meios, conseguir seu fim sem ser necessária uma criação tão dispendiosa”. Para Silva Ferraz a estrutura já existente na maior parte dos principais portos do Império permitiria ao governo estabelecer uma polícia dos portos, o que dependeria apenas da emissão de algumas

---

<sup>75</sup> *Ibidem*, p. 508-509.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> *Ibidem*, p. 510.

autorizações do poder legislativo e da elaboração de um regulamento por parte do governo. Não era o caso de criar uma nova instituição, mas sim de bem gerir aquelas já existentes.<sup>78</sup>

Ao fazer referência a todo o aparato já existente, mais do que simplesmente se opor ao projeto que tramitava na Câmara dos deputados, Silva Ferraz ofereceu a seus colegas uma solução inédita. Para ele, a implementação de uma polícia dos portos seria plenamente viabilizada pela reestruturação do aparato estatal já existente, o que dispensava a aprovação do projeto do ministro de Holanda Cavalcanti. Além disso, a fala do deputado Silva Ferraz ilustra como, apesar da questão econômica ter sido uma grande preocupação tanto do Conselho de Estado no ano anterior, quanto dos senadores meses antes, ela ainda não havia sido levantada naquela câmara, reflexo claro da maioria parlamentar que o partido do ministro ocupava na Câmara dos Deputados naquela legislatura. Além disso, como alegou o historiador Luiz Geraldo Silva, é possível que a presença do ministro da marinha em todas as sessões tenha exercido sobre os parlamentares maior pressão para que aprovassem a proposta.<sup>79</sup>

À medida que a terceira sessão de discussão do projeto chegava a seu fim, o Ministro da Marinha recordou os deputados que aquele era um projeto cujo mérito havia sido reconhecido por ambas as tendências políticas, nas duas esferas pelas quais passara. Usou como argumento ratificador o fato de que o próprio locutor da proposta no Senado havia sido um representante do Partido Conservador, mas obviamente, desconsiderou os arrependimentos do mesmo com relação a isso. Em seguida, proferiu aquela que, dentre as suas falas registradas nos documentos produzidas à época pelas duas câmaras e aqui analisadas, se mostra a mais contundente defesa da criação das capitânicas dos portos:

Fala-se em despesa, ela poderá quando muito andar por 100:000\$000 réis, mas quantas centenas de contos de réis se gastarão se não tomarmos esta medida? Que prejuízos consideráveis não poderão provir de abandonar-se a política dos portos? Não é a vontade de criar lugares novos que faz adotar este projeto, mas é *o desejo que temos de estabelecer a regularidade que deve existir em todos os portos do Império*. Um estrangeiro que entre neste porto fica admirado. Os que não têm viajado fora do seu país não observam a diferença que há entre a entrada de um porto estrangeiro e a entrada de um porto nosso. A entrada de um navio é exposta a grandes inconvenientes. Não há aquelas *medidas policiais que devem regular, que devem obviar os abusos que existem nos portos*. Os ancoradouros dos portos não estão regulados, os socorros navais carecem de regulamento, e muitas vezes deixa-se de prestar socorros porque este objeto não está regulado. Os carregamentos de lastro e descarga muitas vezes obstruem os portos, é necessário também ser isto regulado. O estabelecimento de boias e de balizas é objeto de regulamentos; a polícia dos cais, das praias e a praticagem nas barras requer alguma providência. *Os deveres dos mestres e capitães de navios também estão subordinados a polícia dos portos*; os

<sup>78</sup> *Idem*, sessão em 12/08/1845, p. 527-528.

<sup>79</sup> SILVA, 2001, p. 214.



prejuízos por temporais também devem ser regulados; *as estações de pescadores devem ser chamadas a um arrolamento, devemos proteger muito esta fonte de marinhagem*; não há nem arrolamento dos navios nacionais, nem inspeção dos barcos de vapor, desse novo meio de transporte sujeito a tantos perigos. Apresenta-se um projeto sobre trabalho muito bem pensado, a matéria tem sido submetida às pessoas conhecedoras e elas reconheceram que era necessário que a Assembleia Geral firmasse as bases sobre que se devia desenvolver isso” (grifos meus).<sup>80</sup>

A fala do Ministro Holanda Cavalcante parece ter apaziguado a Câmara. Após ela, os três parlamentares que haviam proposto emendas – Souza Oliveira, Evaristo da Veiga e Sousa Franco – pediram permissão para retirá-las, o que lhes foi concedido. O único a sustentar a crítica foi o deputado Silva Ferraz, que alegava ainda não ter ouvido do ministro “nenhuma razão que pudesse demonstrar a necessidade de se entregar à capitania dos portos a decisão de questões de uma alçada tão grande” e que, ao contrário do que pensava o Ministro, o fato da proposta ter sido defendida no Senado por um membro da oposição que, inclusive, já havia se arrependido de tê-lo feito, não era razão forte o suficiente para fazer calar todos ali presentes. Entretanto, a despeito da resistência do deputado, a matéria foi dada como discutida e o artigo 4º aprovado sem nenhuma emenda. Em seguida foram analisados os artigos 5º, 6º e 7º, sendo todos, assim como os primeiros, aprovados por unanimidade.<sup>81</sup> A proposta, tal como viera do Senado, foi adotada pela Câmara, sendo dois dias depois sancionada como decreto nº 358.

Decreto nº 358 - de 14 de agosto de 1845 autoriza o Governo a estabelecer capitânias de portos nas províncias marítimas do Império.

Art. 1º- O Governo é autorizado a estabelecer uma capitania do porto em cada província marítima do Império onde semelhante estabelecimento parecer necessário.

§ 1º- Cada capitania deverá compor-se de um chefe oficial superior da Armada, com o título de capitão dos portos, que perceberá vencimentos e mais vantagens de embarcado em navio de guerra, e de um secretário, que terá o ordenado de quatrocentos mil réis.

§ 2º- Nas Províncias onde houver Arsenal de Marinha, servirá de capitão dos portos o respectivo inspetor, e de Secretário, um dos empregados do Arsenal. Tanto um como outro poderão ter uma gratificação, que não exceda a quatrocentos mil réis.

Art. 2º- Compete ao capitão dos portos: 1º- a polícia naval do porto, e seus ancoradouros, na forma dos regulamentos que organizar o Governo e, bem assim, o melhoramento e conservação do mesmo porto; 2º- a inspeção e administração dos faróis, barcas de socorros, balizas, boias e barcas de escavação; 3º- a matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação e (tráfego) do porto e das costas, praticagem destas e das barras.

Art. 3º- O secretário da capitania será encarregado de todo o expediente dela, e perceberá os emolumentos que lhe marcar o Governo.

Art. 4º- As questões de polícia naval, prejuízos, ou danos causados pelos navios entre si dentro do porto, serão decididos sumariamente pelo capitão do porto. Desta decisão não haverá recurso algum quando o valor não exceder a cem mil réis. Fora deste caso, quando qualquer das partes não quiser estar pela decisão, será o negócio levado a um conselho composto do capitão dos portos, do auditor de Marinha, e do oficial comandante mais graduado dos navios da estação; suprimindo nas províncias o

<sup>80</sup> ACD, sessão em 12/08/1845, p. 529.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 532.

lugar de auditor um dos juizes de direito. A falta do comandante da estação será preenchida por qualquer outro oficial de Marinha, ainda que reformado seja, ou por um capitão de navio mercante, sendo estes, bem como o juiz de direito, nomeado pelos presidentes das províncias. A decisão do conselho será definitiva.

Art. 5º- Os patrões-mores serão subordinados aos capitães dos portos.

Art. 6º- O Governo fica autorizado a impor multas aos infratores dos Regulamentos, que fizer em virtude desta lei.

Art. 7º- Ficam revogadas as leis e disposições em contrário.<sup>82</sup>

A rapidez das discussões que avaliaram a pertinência do projeto de criação das capitânias dos portos nas duas câmaras por onde ele passou, aliado ao total desconhecimento por parte dos senadores e deputados – com exceção daqueles que compunham o Conselho de Estado em 1842 – do regulamento que sabidamente após a implementação das capitânias regularia sua atuação, permitiu que o Ministro Holanda Cavalcanti aprovasse uma lei obscura, tanto em relação às suas pretensões quanto às motivações.

### 1.3 EFETIVANDO O PROJETO: A IMPLEMENTAÇÃO DAS CAPITANIAS DOS PORTOS.

Uma vez aprovada, a lei de criação das capitânias dos portos precisava ser implementada. A despeito do decreto nº. 358 não delimitar quantas e quais províncias receberiam a repartição, os primeiros portos a receberem a instituição foram o da Corte, no Rio de Janeiro, o de Salvador, na Bahia, o de Belém, no Pará, o de Recife, em Pernambuco, o de Rio Grande, no Rio Grande do Sul e o de Desterro, em Santa Catarina.

O porto do Rio de Janeiro foi o primeiro a receber a instituição porque, além de ser a capital do Império, àquela altura, os portos da Corte eram os mais movimentados do país. Além disso, como recordou o deputado Silva Ferraz, há tempos as autoridades vinham queixando-se que a legislação em vigor havia alterado a tal ponto o regulamento daquele porto (o mais importante do Brasil) que necessário era trazê-lo novamente à ordem. Depois da Baía da Guanabara, o Recôncavo Baiano era a região que concentrava o segundo maior volume de comércio marítimo. O porto de Salvador era o mais importante das províncias do Norte e o segundo mais lucrativo do Império.<sup>83</sup>

<sup>82</sup> BRASIL. *Coleção das Leis do Império de 1845*. Tomo VII, parte I. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1845, p. 45.

<sup>83</sup> Sobre a implementação da Capitania do porto da Corte, cf. SANTOS JR. Edilson Nunes dos. *Das bordas ao centro: a criação da Capitania do Porto da Corte e a concorrência de poderes entre diferentes níveis de poder no Império brasileiro (1845-1854)*. Brasília, 2017. Já com relação a implementação da instituição na Bahia, cf. PORTELA, op. Cit, sobretudo o primeiro capítulo.

Os portos de Recife e Belém, por sua vez, eram também reconhecidos por figurarem como importantes centros do comércio marítimo nacional, prova disso é que ambas as regiões abrigavam, desde os tempos da colônia, importantes praças de inspeção aduaneira. Já o Rio Grande do Sul, além de concentrar uma expressiva atividade exportadora e de figurar como a fronteira Sul do Império, era objeto de preocupações da coroa desde o final da Revolução Farroupilha. Naquela província, a capitania do porto substituiu o Arsenal de Marinha estabelecido no período do conflito, mas que, com a pacificação da região, havia sido extinto em 1844. A justificativa para a implementação da instituição na cidade do Rio Grande levava em consideração os aspectos econômicos dos portos da região, mas também os potenciais perigos que poderiam decorrer da ausência do poder imperial na província.<sup>84</sup>

Embora a questão econômica tenha sido um importante fator na escolha das províncias que receberiam a capitania dos portos num primeiro momento, essa, certamente, não foi a motivação que levou o Ministério da Marinha a eleger Santa Catarina como parte deste grupo. A província sulina não possuía tradição na navegação de longo curso e, embora apresentasse uma numerosa e ativa navegação de cabotagem, o perfil dos produtos exportados gerava uma baixa arrecadação.<sup>85</sup> O fato de Desterro figurar como uma das primeiras cidades a receber tal instituição parece ter estado atrelada muito mais a questões estratégicas, afinal, além de ser conhecida desde o século XVI pelos inúmeros portos naturais e enseadas que serviam de abrigo tanto às embarcações que rumavam ao sul do continente americano, quanto àquelas que, em direção ao Cabo Horn, realizavam a travessia do oceano Atlântico para o Pacífico, Santa Catarina havia sido uma região de extrema importância durante os conflitos da Revolução Farroupilha, que haviam posto em xeque a integridade do território Nacional. Desde a tomada de Laguna e a proclamação da República Juliana, em 1839, o Governo Imperial passara a destacar a importância de sua presença naquela região que, em caso de uma nova insurreição da província rio-grandina, figurava como o último território meridional capaz de ofertar bons portos às frotas da Marinha de Guerra Nacional.

Após a implementação deste primeiro grupo, ainda em 1846 foram estabelecidas capitânicas do porto no Maranhão e no Piauí. Em 1847 no Rio Grande do Norte, na Paraíba, em Alagoas e no porto de Santos, em São Paulo. A província do Sergipe recebeu a instituição

---

<sup>84</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1846 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847, p. 07.

<sup>85</sup> HÜBENER, *op. Cit.*

em 1848,<sup>86</sup> no entanto, em 1850, juntamente das capitanias da Paraíba e Rio Grande do Norte, ela foi extinta, sob a justificativa de que os litorais destas províncias não comportavam atividade marítima em volume que justificasse o dispêndio originário destas instituições.<sup>87</sup> Nos anos seguintes, a capitania chegou ao porto de Paranaguá, no Paraná, já emancipado de São Paulo.

Em 1854, a capitania do porto de Sergipe foi restabelecida. Espírito Santo e Ceará foram as últimas províncias a organizarem a repartição, a primeira o fez em 1856, e a segunda em 1857, mesmo ano em que as capitanias do porto de Paraíba e Rio Grande do Norte foram reativadas.<sup>88</sup> Ao final da década de 1850, o Império contava com 16 capitanias distribuídas ao longo de todo litoral brasileiro.

Como se pode perceber, as capitanias foram instaladas primeiro naqueles que eram os portos mais movimentados ou estrategicamente importantes. O Estado levou cerca de vinte anos para fazer com que elas chegassem a todas as províncias litorâneas. Apesar das restrições financeiras que impuseram limites reais à velocidade e à eficiência pelas quais o Ministério da Marinha implementou a estrutura, alguns portos tardaram a receber uma capitania porque adquiriram movimentação considerável e importância econômica destacável somente a partir da segunda metade do século XIX. Foi o caso, por exemplo, do Espírito Santo, onde as atividades econômicas ganharam significativo volume, sobretudo, a partir da segunda metade do século XIX.

Apesar de aprovado nas duas câmaras sem grandes alterações e em breves períodos de tempo, a verdade é que o caráter genérico do texto que previa a criação das capitanias dos portos pouco revelava para além de sua estrutura básica. Com relação ao pessoal que a comporia, por exemplo, informava apenas que cada uma contaria com um capitão do porto e um secretário que seria encarregado de todo o expediente da instituição. Além disso, o decreto de criação sinalizava também para transferência da gestão do trabalho dos patrões-mores à autoridade do capitão do porto.<sup>89</sup> No entanto, a estrutura deste pessoal e as funções de cada um destes novos cargos e autoridades só seriam melhor discriminadas como a publicação do regulamento da capitania dos portos.

---

<sup>86</sup> Respectivamente, por meio dos seguintes decretos, BRASIL. Decreto nº. 460, de 28 de julho de 1846; Decreto nº. 539, de 3 de outubro de 1847; Decreto nº. 531, de 11 de novembro de 1847. e Decreto nº. 549, de 12 de janeiro de 1848.

<sup>87</sup> BRASIL. Decreto nº 680, de 8 de julho de 1850.

<sup>88</sup> Na ordem, por meio dos seguintes decretos, BRASIL. Decreto nº. 1.241, de 1 de outubro de 1853; Decreto nº. 1.461, de 18 de outubro de 1854; Decreto nº. 1.716, de 12 de janeiro de 1856; Decreto nº. 1.944, de 11 de julho de 1857.

<sup>89</sup> BRASIL. *Decreto nº 358, de 14 de agosto de 1845*. Autoriza o governo a estabelecer capitania...

Mais do que dispor acerca das funções dos empregados das capitânicas dos portos, o regulamento de 1846 elucidava ainda as variadas atribuições que, a partir daquele momento, ficariam a cargo da instituição. A tabela 1, ao expor de forma resumida a estrutura deste regulamento, nos permite ter uma ideia de sua abrangência.

O regulamento era composto ao todo por 127 artigos, que se organizavam em capítulos a fim de formarem sete títulos, pelos quais, as incumbências da capitania dos portos eram explicitadas e organizadas. O primeiro título era destinado a tratar das questões que, como já vistas aqui, diziam respeito ao funcionamento da capitania: seus funcionários, a funções a serem exercidas, as soldadas a serem pagas etc.

---

Quadro 1: Mapa estrutural do Regulamento das capitânicas dos portos de 1846

---

Título 1: Do funcionamento da capitania	Cap. 1: Dos empregados das capitânicas dos portos
Título 2: Da polícia dos portos, sua conservação e melhoramento	Cap. 1: Dos portos, cais, praias e recifes no litoral. Cap. 2: Das entradas e saídas dos navios. Cap. 3: Dos ancoradouros. Cap. 4: Dos ancoradouros dos navios em fabrico, velhos e sem destino. Cap. 5: Dos socorros em ocasião de incêndio e perigo naval. Cap. 6: Dos lastros dos navios
Título 3: Da inspeção e administração dos faróis, barcas de socorro, balizas, boias e barcas de escavação.	Cap. Único
Título 4: Da matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação, tráfego do porto e das costas e praticagem destas.	Cap. 1: Da matrícula das tripulações das embarcações de coberta. Cap. 2: Da matrícula de todos os indivíduos empregados na vida do mar Cap. 3: Do arrolamento das embarcações nacionais Cap. 4: Das embarcações do tráfego do porto e nos rios navegáveis e dos indivíduos nas mesmas empregados. Cap. 5: Dos pescadores Cap. 6: Da praticagem
Título 5: Dos prejuízos causados pelos navios entre si dentro do porto.	Cap. 1: Dos danos causados por navios velejados Cap. 2: Dos danos causados por navios fundeados. Cap. 3: Dos danos caudados por ocasião de temporal ou circunstâncias

---

	extraordinárias
Título 6: Disposições gerais	Cap. Único
Título 7: Da forma do processo	Cap. Único

Fonte: elaborado pelo autor com base no Regulamento das capitânicas dos portos de 1846.

O segundo título destinava-se a tratar da polícia dos portos, sua conservação e melhoramento. Nele eram tratadas questões como: (capítulo I) a administração, conservação, demarcação e reserva dos portos, cais, praias e espaços litorâneos ou a beira-rio; (capítulo II) os procedimentos burocráticos a serem atendidos pelos mestres e capitães de embarcação ao adentrarem ou deixarem os portos; (capítulo III) a sinalização e gestão dos ancoradouros de carga, descarga, franquia e quarentena, bem como as ações técnicas a serem observadas pelas embarcações neles ancoradas e as medidas de conduta a serem adotadas pelas tripulações durante tal permanência; (capítulo IV) os procedimentos a serem atendidos nos ancoradouros de fabrico de embarcações e das medidas a serem tomadas nos casos de naufrágio e abandono de embarcações nos portos; (capítulo V) os procedimentos de socorros em casos de incêndio e perigo naval a serem empregados pela equipe do capitão do porto, pelas outras embarcações ancoradas e pelas gentes do porto de um modo geral; e, por fim, (capítulo VI) das permissões e proibições relacionadas aos processos de recebimento, descarga e baldeação de lastro nos portos e seus ancoradouros.

Já o terceiro título tinha como tema a inspeção e administração dos faróis, barcas de socorro, balizas, boias e barcas de escavação e, por meio de capítulo único, sinalizava estas como atividades que deveriam ficar à cargo do capitão do porto, assim como previa punições àqueles que depredassem boias e balizas disposta em canais, baías, lagos e rios.

O quarto título era dedicado à matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação, tráfego dos portos, costas e praticagens das barras. Assim como o título II, ele era dividido em seis capítulos, nos quais: (capítulo I) instaurava-se e sinalizava-se a obrigatoriedade da matrícula das tripulações das embarcações nacionais de coberta, e informava o modo pelo qual ela deveria ser realizada; (capítulo II) ofertava-se os procedimentos a serem seguidos para a realização e manutenção da matrícula individual de todos aqueles empregados na vida do mar, fossem eles atuantes na navegação de longo curso, cabotagem, tráfego dos portos e rios navegáveis, calafates ou carpinteiros de ribeira e, igualmente, informava-se os bônus e punições ao acatamento ou remissão a tal procedimento; (capítulo III) explicitava-se o procedimento de arrolamento das embarcações nacionais, que deveriam ser numeradas e arqueadas e cujos registros deveriam, juntamente das matrículas

das tripulações, ser anualmente organizados em forma de mapas estatísticos pelas capitânicas e dirigidos ao Ministério da Marinha; (capítulo IV e V) estabelecia-se a obrigatoriedade da matrícula individual àqueles que atuavam no tráfego do porto e dos rios ou como pescadores, bem como a o arrolamento de suas embarcações, as quais deveriam estar devidamente licenciadas, e sinalizava-se para sua divisão em estações e distritos, e para a nomeação de capatazes que atuariam como fiscais dentro de cada um destes setores; por último (capítulo VI), garantia-se que, nas províncias em que a navegação dos portos demandasse a atuação de práticos, fossem criados serviços de praticagem que se organizariam por meio de regulamento próprio, previamente aprovado pelo capitão do porto.

O tema do quinto título era aquele que tinha gerado as maiores discussões à época da aprovação do projeto na câmara dos deputados: os prejuízos causados pelos navios entre si dentro dos portos. Os três capítulos que o compunham traziam diretrizes para os casos em que os danos fossem causados por navios velejados, fundeados ou caudados por ocasião de temporal ou circunstâncias extraordinárias. O último capítulo recordava ainda que “todas as questões que se suscitarem nos casos teste título, e do título II, a respeito de prejuízos ou danos causados pelos navios entre si, dentro do porto”, seriam decididos sumariamente pelo capitão do porto com assistência e parecer de árbitros, e desta decisão não se daria recurso quando o valor da indenização não excedesse a 100\$000 réis.

O sexto título tratava de “disposições gerais”, como a exigência da apresentação de um plano de construção ao inspetor do arsenal por parte de qualquer particular que mandasse construir uma embarcação de coberta, e a obrigatoriedade dos navios mercantes nacionais de utilizarem, além do distintivo particular do seu proprietário, um distintivo próprio da província a que pertenciam.

Por fim, o sétimo e último título abordavam questões relacionadas à aplicação e cobrança das multas impostas às infrações identificadas pelas capitânicas; dos procedimentos frente à apresentação de queixas e denúncias; da forma dos processos a serem instaurados pelo capitão do porto; dos casos a serem resolvidos em primeira e segunda instância e daqueles passíveis de recurso, bem como dos custos dos termos e selos expedidos pela instituição.

Embora a instituição da capitania dos portos criasse uma estrutura nova dentro da máquina administrativa do Estado Imperial brasileiro, nem todas as medidas previstas no seu regulamento eram completamente inéditas. Na verdade, dos três temas mais abordados – polícia naval e conservação do espaço portuário, ao qual se destinava 36% do regulamento;

procedimentos relacionados à matrícula, responsáveis por 28%; e medidas frente a prejuízos causados entre as embarcações, com 14% – todos já haviam sido completa ou parcialmente previstos por leis anteriores e sob a responsabilidade de outras instituições. A sugestão de alguns senadores e deputados no momento de discussão do projeto que criaria as capitânicas de que a estrutura existente até então poderia dar conta da gestão dos portos e da fiscalização do comércio marítimo, e de que as melhorias necessárias poderiam ser realizadas por meio de reajustes da legislação em vigor, sem a necessidade da criação de todo um novo aparato, parecem, por fim, que não eram de todo infundadas.

A questão da gestão do espaço portuário, por exemplo, apesar de negligenciada na Constituição brasileira de 1824, havia sido debatida ainda nos primeiros anos da monarquia. Em 1828, o imperador d. Pedro I sancionou a primeira lei que estabelecia “regras para a construção das obras públicas que tivessem como objetivo a navegação dos rios, a abertura de canais, edificações de estradas, pontes, calçadas e aquedutos”.<sup>90</sup> Alguns anos depois, em 1831, a atenção do Estado se voltou à definição do conceito de terras de marinha e, naquele ano, ficou estabelecido que o termo significava uma faixa de terra firme de 33 metros de largura, contando a partir da linha da preamar, na qual era possível desenvolver atividade produtiva e que, por ser de interesse coletivo, não poderia ser apropriada em prática de interesse privado. Todavia, apesar de terem sido delimitadas e reconhecidas como bem público, a partir daquele momento as terras de marinha passaram a ser colocadas à disposição das administrações provinciais e municipais, tanto para a construção de logradouros públicos como para a concessão de privilégios a particulares mediante ao pagamento dos respectivos valores estipulados pelo ministério da fazenda. Com essa nova postura, o Estado assumia para si territórios e práticas que antes estavam em poder da sociedade, e o fazia sob pretexto de garantir a lisura, o controle destes espaços, bem como o direito de contestação de todos aqueles que, tendo direito ao seu uso, se sentissem ameaçados. Em outras palavras, principalmente com relação às terras de marinha, o Estado deu início a um processo no qual transformou a *res publica* em *res estati* no intuito de garantir que sua utilização continuasse servindo ao interesse do coletivo, fazendo do espaço portuário objeto do controle do poder público.<sup>91</sup>

Além do controle sobre o espaço portuário, a navegação como prática comercial – por figurar como atividade de interesse econômico do Estado – já vinha sendo fiscalizada em

---

<sup>90</sup> BRASIL. *Lei de 29 de agosto de 1828*. Estabelece regras para a construção das obras públicas...

<sup>91</sup> HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos, 1888-1914*. Prisma: Curitiba, 2016.



seus diferentes setores pelos órgãos do setor aduaneiro. Durante o Governo Regencial a máquina administrativa do Império havia passado por importantes mudanças. Foram criadas instituições que, em conjunto, tornaram mais ampla a rede regulatória do Estado. Foi como parte da organização deste extenso aparato administrativo que, entre os anos de 1830 e 1832, a Fazenda Pública se tornou objeto de uma profunda reforma. Instituições como o Erário Régio e as juntas e do Conselho da Fazenda foram extintas e substituídas por novas, como o Tribunal do Tesouro Público e as tesourarias gerais. A fim de garantir um aumento real na arrecadação de impostos aos cofres do Império, o sistema alfandegário, criado nos primórdios da administração colonial foi revisto e as alfândegas brasileiras ganharam uma nova legislação que substituiu o velho Foral da Alfândega de Lisboa, de 1587. O primeiro regulamento das alfândegas do Império do Brasil foi instaurado por meio de decreto em 1832. Quatro anos depois, em 1836, foi substituído por uma segunda versão, melhorada e ampliada.<sup>92</sup>

Paralelamente às mudanças implementadas nas alfândegas, a reforma do sistema aduaneiro contou ainda com a criação por parte do Governo Regencial de uma nova instituição, a Mesa de Rendas. Com organização análoga à das alfândegas, as mesas de rendas funcionariam aonde aquelas não existissem, e, nesse caso, acumulariam também as funções de Mesa do Consulado e Mesa de Rendas Internas. Com exceção do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, em todos os demais portos do império onde houvesse uma alfândega, esta atuaria também como Mesa de Rendas. Assim como sua correlata, a instituição ganhou em 1836 um regulamento próprio, que funcionava em complemento ao regulamento das alfândegas.<sup>93</sup>

A partir da década de 1830 haviam sido implementadas Mesas de Rendas em todo território nacional e Alfândegas nos principais portos do Império, ficando restrito a estes a permissão para o despacho de embarcações e produtos ao comércio internacional. Aos pequenos portos que não contavam com alfândegas, eram permitidos apenas despachos de cabotagem, que deveriam ser executados pelas mesas de rendas. Nas localidades onde a movimentação comercial não fosse suficiente para justificar a existência de uma delas, os despachos das embarcações deveriam ficar ao encargo de um representante da instituição, que ali seria alocado. No caso de Santa Catarina, por exemplo, durante toda a primeira metade do

---

<sup>92</sup> Para saber mais acerca deste tema, cf, RAMOS, Eduardo Silva. *Centralização e privilégio: instituições econômicas e fiscalidade na formação do Estado brasileiro (1808 - 1836)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2018.

<sup>93</sup> Ibidem.

século XIX, o único porto da província que contou com uma alfândega foi o de Desterro. Em outras regiões como Itajaí, Laguna e São Francisco do Sul foram estabelecidas mesas de rendas, enquanto outras localidades litorâneas de menor atividade marítima contavam apenas com coletorias. Essa situação se alterou apenas em 1857, quando decreto nº 1.922, de 11 de abril daquele ano, elevou a mesa de rendas de São Francisco à categoria de Alfândega, autorizando naquele porto o despacho internacional. Alguns anos depois, o decreto nº 4.166 de 25 de abril de 1868, habilitou também a mesa de rendas de Itajaí ao despacho de importação e exportação nacional e estrangeira.<sup>94</sup>

Além do mais, ambas instituições possuíam regulamentos que legislavam sobre os diferentes setores da navegação. O regulamento da alfândega, por exemplo, tratava dos trâmites de contagem durante as descargas e despachos de mercadorias. Já o da mesa de rendas era mais abrangente, fazendo referência aos impostos de ancoragem aos quais as embarcações nacionais e estrangeiras estavam sujeitas; aos tributos e contribuições; à cobrança dos dízimos e direitos de exportação; taxando o preço dos gêneros e gestando as regras de importação e exportação; além de deliberar sobre a matrícula das embarcações e suas tripulações e também sobre a documentação necessária para o desembarço das embarcações nas saídas do porto.

De modo geral, o que a nova legislação presente no regulamento das capitânicas dos portos fez foi reunir, sob a alçada de uma única instituição, “o controle, a normalização e fiscalização do funcionamento da região portuária, tanto no que concerne o estabelecimento de pontos de atracação, carga e descarga de navios, como do controle das embarcações, das suas matrículas e das suas tripulações”. Funções que, anteriormente, estavam a encargo de diferentes setores, tais como as alfândegas, mesas de rendas e câmaras municipais.<sup>95</sup>

Além disso, na nova estrutura, situações que antes acabavam demandando a atenção de diferentes autoridades, como delegados, juizes de paz, chefes de arsenal e presidentes de província, agora se achavam concentradas sob a responsabilidade de uma única figura, o capitão do porto. Parte do poder das autoridades de Fazenda, Justiça e das administrações locais foram transferidos à capitania, uma transferência que, como veremos, parece nunca ter se realizado por completo.

---

<sup>94</sup> SILVA, José Bento Rosa da; MADEIRA, Carlos Eduardo de Camargo. *História da aduana em Itajaí*. Itajaí: Maria do Cais/ Univali, 2008.

<sup>95</sup> SANTOS JR. Edilson Nunes dos. op. Cit., p. 01.

#### 1.4 LEGISLAR, REGULAR E FISCALIZAR: O ESTABELECIMENTO DA CAPITANIA DO PORTO EM DESTERRO

Em Santa Catarina, a capitania do porto foi instalada na capital da província, Desterro. Coube ao seu primeiro capitão do porto, Sabino Antônio da Silva Pacheco, tal tarefa e, embora as primeiras medidas para a implementação da instituição tenham sido tomadas em novembro de 1846, foi em dezembro daquele ano que o presidente da província, Antero José Ferreira de Brito, recebeu do governo imperial a orientação para destinar à Silva Pacheco a soma de cem mil réis, e a autorização para fazer as despesas necessárias com a implementação da capitania. Os valores para isso deveriam provir do orçamento da secretaria de Marinha da província.<sup>96</sup>

Segundo as orientações iniciais do presidente da província, o secretário de estado já havia recebido a ordem para que realizasse as adaptações necessárias a fim de que a nova instituição pudesse ser acomodada no prédio do Forte Santa Barbara que, até aquele momento, abrigava uma enfermaria militar. Além de abrigar a secretária da capitania, a ideia era que os objetos de marinha, tais como as palamentas e pequenas embarcações à cargo do patrão-mor e que, até aquele momento, eram depositadas em um armazém e um telheiro anexos à Alfândega, fossem também transferidos, passando a ter o do forte como depósito.<sup>97</sup> A desocupação do Forte Santa Barbara, no entanto, não ocorreu. O prédio permaneceu ocupado pelo hospital. Impossibilitada de ali ser estabelecida, a capitania do porto iniciou suas atividades em um imóvel alugado e as palamentas e pequenas embarcações permaneceram no armazém e no depósito próximos à Alfandega.<sup>98</sup>

Mas, as questões relacionadas à estrutura física mínima necessária para a implementação da capitania não foram as únicas dificuldades encontradas naquele primeiro momento. É importante lembrar que a instituição trazia consigo também um novo grupo agentes a serviço Estado. Novas autoridades que igualmente precisaram construir seus espaços de atuação na estrutura administrativa e política já existente.

---

<sup>96</sup> ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (APESC). Ofícios enviados pelo capitão do porto do presidente de província (CAPP-PRESP), *livro 1845-1848*, fl. 97.

<sup>97</sup> *Ibidem*.

<sup>98</sup> Conforme pode ser observado na documentação, parte das dificuldades encontradas durante esses primeiros anos de funcionamento da capitania do porto em Santa Catarina foi de encontrar um local que atendesse a todas as necessidades da nova instituição, garantindo, assim, a sua adequada instalação. Sem sede própria, a instituição passou por diferentes imóveis alugados. Conforme demonstram as fontes, em 1862 a capitania ainda permanecia sem sede própria e a questão parece ter tido uma solução apenas em 1875, ou seja, 30 anos depois da sua criação, quando o presidente da província anunciou que, finalmente, haviam começado as obras de construção da casa no terreno em que outrora ficava o forte Santa Bárbara, com a finalidade de abrigar a da repartição. APESC. CAPP-PRESP, *livro 1854-1855*, fl. 38-39.

Como estabelecia o regulamento das capitânicas dos portos, a estrutura da nova instituição deveria contar com a figura do capitão do porto, um secretário, um patrão-mor e a equipe responsável por fazer a polícia do porto e prestar os socorros navais.<sup>99</sup> O referido regulamento indicava ainda o cargo de capitão do porto deveria ser ocupado por chefes oficiais superiores da Armada Nacional que receberiam vencimentos e demais vantagens equivalentes àqueles percebidos por oficiais embarcados em navio de guerra. Já os secretários, teriam um ordenado de 400\$000 réis mais os emolumentos que lhe marcassem o governo. Nas províncias onde já houvessem Arsenais de Marinha, caberia aos seus inspetores assumir o posto de capitão do porto, ao passo que os secretários poderiam ser um dos empregados do Arsenal. Nestes casos, capitães e secretários deveriam receber gratificações que, mensalmente, não excedessem a 400\$000 réis anuais, e que deveriam ser cumulativas a seus ordenados já existentes.<sup>100</sup>

Nas províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco e Pará, por exemplo, foram nomeados capitães do porto os inspetores dos respectivos arsenais ali existentes. Na Bahia, coube ao intendente da Marinha, que já atuava também como inspetor, tal cargo. Em todos os casos, os oficiais acumularam as funções. Nas províncias que anteriormente à criação das capitânicas não contavam com nenhuma das instituições de marinha, tal acúmulo não ocorreu e, conforme a recomendação do decreto, foram nomeados oficiais superiores da Armada aos cargos.<sup>101</sup>

Com relação as funções destas novas autoridades, o artigo sexto do regulamento de 1846 sinalizava que, aos capitães do porto competia:

1º. A polícia naval do porto e seus ancoradouros, e bem assim o melhoramento e conservação do mesmo porto; 2º. A inspeção e administração dos faróis, barcas de socorro, balizas, boias e barcas de escavação; 3º. A matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação, tráfico do porto e das costas, praticagem destas e das barras; 4º. Impor as multas pelas contravenções deste regulamento; 5º. Decidir sumariamente as questões de polícia naval, prejuízos ou danos causados pelos navios entre si dentro do porto; 6º. Requisitar o auxílio das autoridades civis, militares e da força armada, quando lhe for preciso, para fazer efetivas as disposições do regulamento, prender e punir os contraventores; 7º. Ordenar as despesas do estabelecimento dentro dos limites que anualmente lhe forem marcados pelo Ministério da Marinha, ou conforme as ordens e autorizações especiais que pelo mesmo ministério lhe forem dadas.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> BRASIL. *Decreto N° 447 de 19 de maio de 1846*. Estabelece o Regulamento Capitania dos Portos...

<sup>100</sup> Ibidem.

<sup>101</sup> Ibidem.

<sup>102</sup> Ibidem.

Já com relação às funções que estavam sob responsabilidade do secretário, cargo que em Santa Catarina foi ocupado por José Feliciano de Proença, o regulamento destacava que este deveria

lavar todos os termos e registrá-los, bem como a correspondência oficial e ordens que se expedirem; fazer a matrícula das tripulações das embarcações nacionais de coberta e dos indivíduos empregados na vida do mar, registrando-as separada em livros próprios; organizar no fim de cada ano civil mapas de todos os navios entrados e saídos, com declaração das tripulações, tonelagens, portos de onde saíram e para onde se destinam; e, igualmente, mapas de todos os indivíduos empregados na vida do mar, segundo o ramo a que cada um pertence.<sup>103</sup>

José Feliciano de Proença permaneceu como secretário da capitania do porto de Santa Catarina da data de sua fundação, em 1846, até 1863. Enquanto ocupava a frente da secretaria, viu passar pela instituição quatro capitães do porto diferentes. Seu salário a época de sua aposentadoria permanecia o mesmo que percebia quando foi contratado, 17 anos antes. O secretário que o substituiu foi Francisco Antônio Cameu que, 1876, ainda ocupava o posto.

Embora as funções das novas autoridades estivessem bem definidas na letra da lei, em finais de 1846, quando o Ministro da Marinha, Holanda Cavalcante, anunciou em seu relatório anual ao poder legislativo a conclusão do dito regulamento, além de informar que, após ter sido posto em prática o mesmo já havia se mostrado exequível e, inclusive, ia patenteando os benefícios que dele esperava-se em relação à polícia dos portos e a Marinha Nacional, o ministro não pode deixar também de reconhecer a existência de alguns “tropeços” ao longo daquele primeiro ano. Segundo ele, as principais dificuldades eram os encontros de atribuições com outras autoridades, a dificuldade na plena compreensão de alguns artigos do novo regulamento e o limitado alcance da instituição frente a disseminação das populações marítimas no território litorâneo brasileiro.<sup>104</sup>

Com relação a estas primeiras dificuldades, destacadas pelo ministro ao fim do primeiro ano de funcionamento das capitanias, uma delas, o encontro de atribuições, pode ser observada já nas primeiras medidas tomadas por Silva Pacheco como capitão do porto em Desterro. Isso porque, em novembro de 1846, o presidente da província, Antero José Ferreira de Brito, recebeu um ofício de Silva Pacheco que informava a nova localização dos ancoradouros para os navios mercantes, nacionais e estrangeiros. Segundo o projeto do capitão do porto, a cidade contaria com quatro ancoradouros: o primeiro, destinado à

---

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1846 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura pelo Ministro Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847, p. 07.

descarga, ficaria localizado em frente à alfândega; o segundo, à carga, se disporia ao sul do primeiro, sendo os dois separados pelo trapiche da praça, bem como por dois barcos fundeados na linha divisória; o terceiro seria o da franquia, e ficaria no canal logo à frente dos dois primeiros; o quarto e último, seria o ancoradouro da crema e do fabrico dos navios, e sua localização, se daria na região da Prainha. Após analisar a proposta, o presidente da província parece não ter apresentado nenhuma objeção, sinalizando apenas que, caso o capitão efetivamente realizasse alguma modificação nos ancoradouros, procurasse antes o inspetor da alfândega.<sup>105</sup>

Algum tempo depois, foi a vez do presidente da província enviar um ofício à Silva Pacheco. Nele, Ferreira de Brito informava que, por meio do inspetor da alfândega, havia tomado conhecimento que a mudança dos ancoradouros havia sido levada a cabo. Solicitou ao capitão esclarecimentos acerca das vantagens dos novos ancoradouros, justificativas com relação à mudança, bem como inquiriu se, assim como ele havia orientado, o capitão procurara previamente o inspetor da alfândega, pois este queixava-se de não ter sido consultado.<sup>106</sup>

Em resposta, o capitão informou que desconhecia os antigos ancoradouros e, por isso, não poderia apontar suas desvantagens, mas que, com relação aos novos, fez pessoalmente deles ciência ao inspetor, uma vez que a definição dos mesmos havia sido acordada em parceria com o referido. O capitão do porto informou ainda que, alguns dias antes, havia recebido um ofício do colega, que viera acompanhado de uma representação assinada pelos proprietários de embarcações daquele porto, cujo tema era a insatisfação em relação as mudanças dos ancoradouros.<sup>107</sup>

Como é possível perceber, por mais que a ação do capitão do porto tenha se dado de acordo com o que sinalizava o regulamento de 1846, afinal, segundo os artigos 21 e 22, cabia à capitania do porto coadjuvar “o que pelas repartições da saúde e da alfândega estivesse determinado a respeito dos ancoradouros de quarentena, franquia, carga e descarga”, sendo, no entanto, dever do capitão do porto “propor ao governo o lugar mais próprio” para tais ancoradouros,<sup>108</sup> tanto o inspetor da alfândega, que era até então o responsável sobre tal assunto, quanto os proprietários das embarcações, não pareciam estar dispostos a acatar as decisões da nova autoridade, sem antes questionar a sua jurisdição.

---

<sup>105</sup> APESC. CAPP-PRESP. Livro 1845-1848, fl. 32.

<sup>106</sup> *Ibidem*, fl. 119-120.

<sup>107</sup> *Ibidem*, fl. 117-118.

<sup>108</sup> BRASIL. *Decreto N° 447 de 19 de maio de 1846*. Estabelece o Regulamento Capitania dos Portos...

A decisão final acabou ao encargo do presidente da província, que sinalizou para a realização apenas das alterações que não causassem inconvenientes. Assim, ao invés do que previa o projeto de Silva Pacheco, seria o ancoradouro de carga que deveria permanecer em frente a alfândega, e o de descarga, ao sul deste. Além disso, o quarto ancoradouro, aquele referente a crema e fabrico das embarcações, deveria ser ampliado, de modo a contemplar também a área em frente aos estaleiros estabelecidos na região do Rita Maria. Além disso, todas as alterações deveriam ser feitas públicas, tanto por esforços da alfândega quanto da capitania do porto.<sup>109</sup>

Problemas como esse parecem não ter deixado de ocorrer, muito menos terem sido exclusivos à Desterro. Em 1848, Holanda Cavalcanti já havia deixado o Ministério da Marinha e o novo ministro, Manoel Vieira Tosta, menos entusiasta com relação às capitanias quanto fora seu criador, afirmava que a ingerência que as câmaras municipais tinham sobre polícia das praias acabava por embaraçar até certo ponto a execução de alguns dos artigos do regulamento em vigor. Ainda segundo o ministro, apesar da instituição se achar regularmente montada a cerca de dois anos, ainda não era “bastante apreciada” a sua conveniência, de modo que ela ainda lutava contra “alguns preconceitos”.<sup>110</sup>

Tendo isto em mente, podemos rememorar a nota publicada n’*O Conciliador* em 1849, que anunciava a nomeação de José Eduardo Wandenkolk como o terceiro capitão do porto de Santa Catarina, e nos perguntarmos se a insatisfação expressa pelo seu autor com relação aos capitães anteriores não estaria mais ligadas a estes constrangimentos iniciais do que efetivamente a uma má atuação. Afinal, atividades que antes da criação da instituição eram realizadas por outras autoridades – mais por falta de contingente do que por conveniência –, precisavam naquele momento passar à responsabilidade do capitão do porto e de sua equipe. Ao que tudo indica, essa transferência de funções e, conseqüentemente, essa redistribuição da autoridade, não foi um processo simples, tão pouco, rápido.

Em 26 de novembro de 1847, por exemplo, o patrão-mor, Joaquim Ignácio da Silveira, escreveu ao capitão do porto informando ter presenciado no dia anterior, uma vistoria ao casco e aparelho do Brigue Escuna *Pharaó* que, assim como vinha sendo praticado com outras embarcações, não havia sido realizada pela capitania do porto, mas sim por instituição diversa. No dia seguinte, o capitão escreveu ao presidente da província informando

---

<sup>109</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1845-1848*, fl. 119-120.

<sup>110</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1848 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro Manoel Vieira Tosta. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1849, p. 17.

o ocorrido e lembrando que, por serem estas as únicas habilitadas para tal fim, cabia às repartições de marinha, tais como sejam arsenais e capitánias dos portos, a responsabilidade das vistorias dos cascos e dos aparelhos realizadas nos navios arribados no porto. Em Santa Catarina, desde a extinção da intendência de marinha, tais inspeções haviam passado a ser feitas pelos juizes municipais, autoridades que, no entender do capitão do porto, eram impróprias para tal fim. Uma vez que a província já contava com uma repartição competente e habilitada para tomar conta de tais atribuições, nada mais adequado que tais vistorias passassem às mãos da capitania do porto.<sup>111</sup> O curioso é que, cerca de quatro anos depois, em abril de 1851, outro capitão do porto, José Eduardo Wandenkolk, enviou à presidência um ofício de conteúdo semelhante, solicitando, assim como seu antecessor, que os juizes municipais cessassem definitivamente a realização de tais vistorias.<sup>112</sup>

Dificuldades à parte, o que também se pode perceber analisando alguns dos ofícios trocados entre o capitão do porto e o gabinete da presidência da província de Santa Catarina nos primeiros anos da instituição, é o empenho em promover melhoramentos no espaço portuário e em atender ao máximo as diretrizes apontadas em seu regulamento. Houveram vezes em que o sucesso das ações da capitania só foi possível graças a colaborações entre o capitão do porto e a presidência da província. Alguns aspectos do regulamento de 1846, mais do que os esforços do capitão do porto, demandaram uma ação coletiva para que passassem a ser devidamente acatados. O atendimento ao que estipulava o artigo 19 é um bom exemplo. Segundo ele, todo capitão ou mestre de navio mercante que pretendesse deixar o porto deveria, na véspera de sua saída, apresentar seus despachos à capitania. Foram repetidas as ocasiões em que navios zarparam negligenciando tal exigência.

Tal como em dezembro de 1846, quando o bergantim nacional *Leão* deixou o porto de Desterro rumo ao de Rio Grande, sem que o mestre da embarcação, Antônio Rodrigues Garcia, realizasse os devidos despachos. O capitão do porto afirmava, que o mestre do bergantim havia agido de má fé, uma vez que fora informado na alfândega, pelo oficial do registro, acerca da obrigatoriedade imposta pela nova legislação.<sup>113</sup>

Em julho de 1847 o problema persistia. Desta vez, o que se passava era que o oficial do registro da Fortaleza de Santa Cruz estava assinando o “desembaraçamento” das embarcações que deixavam Desterro pelo canal Norte, sem orientar aos mestres e capitão que

---

<sup>111</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1845-1848*, fl. 51.

<sup>112</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 35.

<sup>113</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1845-1848*, fl. 04.



deveriam se dirigir à capitania do porto, única instituição que detinha a autoridade para conceder tal autorização.<sup>114</sup>

A questão parece só ter sido solucionada em agosto de 1849, quando, após novos relatos do capitão apontando para a persistência de tais abusos, o presidente da província escreveu ao Ministro do Império, participando a situação. Como resultado, tempos depois foram expedidas ordens para que não se permitisse a saída de qualquer embarcação do porto de Desterro, quer pela Barra do Sul, quer pela Barra do Norte, sem apresentar bilhete expedido pela capitania do porto, datado da véspera da saída.<sup>115</sup>

Aos poucos, tanto a nova autoridade do capitão do porto foi incorporada à estrutura administrativa local, quanto às inúmeras mudanças implementadas pelo regulamento de 1846 foram sendo assimiladas e desenvolvidas. O próprio regulamento previa, em seu texto, medidas voltadas à sua disseminação. O artigo 115, por exemplo, indicava que ele deveria ser traduzido para o francês e o inglês a fim de que se desse toda a publicidade. Já o artigo 17, garantia que o mestre ou capitão de qualquer embarcação nacional ou estrangeira que entrasse no porto recebesse do oficial de registro um exemplar do regulamento, o qual deveria ser restituído à capitania na ocasião de sua saída.<sup>116</sup> Além disso, é possível perceber que, em Santa Catarina, os capitães do porto utilizaram como estratégia de assimilação da legislação a prática de publicar partes específicas do regulamento na imprensa local. Esses excertos provavelmente faziam referência às infrações mais usuais daquele momento e buscavam educar a comunidade portuária de forma mais objetiva e efetiva.

Foi o que fez Francisco José de Mello em setembro de 1849, quando mandou publicar em *O Conciliador Catharinense* uma nota pela qual, fazia saber aos mestres das embarcações de qualquer natureza que, quando tivessem de carregar lastro de areia, deveriam, com precedência, pedir permissão à capitania do porto, pela qual se faria saber qual o lugar em que deveriam retirá-lo, tal como orientava o artigo 51 e as disposições dos artigos 52, 53 e 54 do regulamento. Já em março de 1851, foi a vez de José Eduardo Wandenkolk, publicar, no mesmo periódico, uma nota que trazia à público os artigos 26, 27, 28 e 34 do regulamento, que abordavam questões técnicas de como as embarcações deveriam ser ancoradas e amarrados enquanto estivessem nos ancoradouros.<sup>117</sup>

---

<sup>114</sup> *Ibidem*, fl. 17.

<sup>115</sup> BND. *O Conciliador*. Desterro, 1849, n. 33.

<sup>116</sup> BRASIL. *Decreto N° 447 de 19 de maio de 1846*. Estabelece o Regulamento Capitania dos Portos...

<sup>117</sup> BND. *O Conciliador*. Desterro, 1849, n. 40; 1851, n. 191.

## 1.5 TRABALHADORES A SERVIÇO DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTA CATARINA

Além do capitão do porto e do secretário, o artigo quinto do decreto que estabeleceu a criação das capitânicas em 1845, previa ainda que os patrões-mor atuantes nos portos nacionais passassem à alçada das capitânicas. No ofício de novembro de 1846, em que o presidente da província autorizou a instalação da capitania do porto em Desterro, tal transferência foi ratificada. Segundo as ordens, o patrão-mor e os dez remeiros que atuavam sob seu comando – todos vinculados à secretaria de marinha da província – deveriam, a partir daquele momento, ser postos à serviço de Silva Pacheco.<sup>118</sup>

Em 1846, o posto de patrão-mor era ocupado por Joaquim Ignácio da Silveira que, pelo que indicam as fontes, já o exercia a mais de uma década. Sua função a partir daquele momento era coadjuvar o capitão do porto na execução do regulamento de 1846 e ter a seu encargo todas as embarcações da capitania e suas palamentas, tais como amarras, ferros, ancorotes, viradores, cabos para espias, fateixas, paus para balizar etc. Para isso, o salário que recebia a época era 37\$500 réis mensais, valor usualmente pago aos pilotos de naus de transporte.<sup>119</sup>

Ao todo, eram oito as embarcações que a capitania dos portos de Santa Catarina possuía nos primeiros anos após a sua implementação, e que deveriam ficar ao encargo do patrão-mor: uma barca de cavalos, uma baleeira de seis remos, uma lancha carioca, três escaleres (um de quatro, um de seis e outro de oito remos), um lancha de quatorze remos e uma barcaça de querena. A época, três destas eram efetivamente usadas: o escaler de 8 remos, empregado no embarque e desembarque das autoridades; a lancha de 14 remos, destinada aos socorros navais; e a baleeira de 6 remos que, além de outros serviços, empregasse na condução da aguada para os navios de guerra. Duas embarcações se mostravam inutilizáveis: o escaler de quatro remos e a lancha carioca, que havia sido encalhada por estar podre. Já a barcaça de querena, o escaler de 6 remos e a barca de cavalos, embora demandassem pequenos reparos, estavam prontas para uso e, eventualmente eram alugadas à particulares.<sup>120</sup>

Joaquim foi o patrão-mor de Desterro até 1853, quando veio falecer, no entanto, alguns anos antes, em 1851, o capitão do porto, José Eduardo Wandenkolk, já sinalizava os

---

<sup>118</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1845-1848*, fl. 97.

<sup>119</sup> *Ibidem*, fl. 26.

<sup>120</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 203.

entraves que a idade avançada e as limitações físicas haviam imposto à sua atuação. Segundo Wandenkolk, Joaquim já não era capaz de cumprir suas obrigações, fosse em mar ou em terra. Além disso, o aumento na movimentação daquele porto fazia necessária a existência de uma pessoa que o coadjuvasse nos trabalhos da capitania e garantisse o exame de todo o litoral e dos rios navegáveis da capital. Para o capitão, além do vigor físico, necessário para suportar os rigores do penoso serviço, o substituto deveria ainda apresentar alguma inteligência.<sup>121</sup> Joaquim permaneceu como patrão-mor até o ano de 1853, quando, após sua morte, Manoel Ignácio Mendes assumiu seu lugar, ficando no cargo até 1871.<sup>122</sup>

Além dos 10 remeiros que já atuavam sob o comando do prático-mor, o ofício de 1846 do governo provincial estabelecia ainda a contratação de outros dois patrões e quatro remeiros livres, de forma que duas equipes fossem montadas: uma que atuaria nos serviços de socorros e de polícia do porto, e outra, que deveria ser destinada ao escaler da presidência, ao auxílio das canhoneiras, barcas e outras embarcações já a serviço do governo provincial e que antes eram de responsabilidade da secretaria de marinha. Os dois patrões contratados foram Agostinho José Prates e Francisco José Dias Formiga. A eles, caberia a responsabilidade de governar a lancha do socorro e o escaler, bem como de comandar suas equipes. A princípio, ambos tiveram sua remuneração fixada em 18\$000 réis mensais mais uma gratificação diária de \$200 réis.<sup>123</sup>

Tal como indicado, foram contratados também mais quatro homens, que se juntaram ao grupo dos remeiros, de modo que, dos 14 remeiros que a capitania passava a contar, oito atuariam na lancha do socorro e seis formariam a equipe dos escaleres da capitania. A estes remeiros livres, foi pago, inicialmente, a quantia de 12\$000 réis mensais, mais gratificação diária de \$200 réis.<sup>124</sup>

Embora tivessem sido contratados a mando do presidente da província, os trabalhadores que comporiam as equipes de polícia e socorros do porto de Desterro ficariam sob a gestão e comando do capitão do porto, afinal, era ele que ocupava o posto mais auto na hierarquia dos funcionários daquela instituição. Essa hierarquia, no entanto, parece não ter sido sempre evidente a estes trabalhadores. Afinal, quando José Eduardo Wandenkolk assumiu o posto de capitão do porto, em 1849, escreveu ao presidente da província alegando que Francisco José Dias Formiga, um dos patrões contratados em 1846, mesmo estando sob

---

<sup>121</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 09.

<sup>122</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1854-1855*, fl. 10.

<sup>123</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1845-1848*, fl. 97.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

seu comando, se recusava a acatar suas ordens. Wandenkolk queixava-se que o patrão faltava com frequência às suas obrigações, alegando, por vezes, estar doente e, por outras, afirmando que, por ter sido nomeado pelo presidente da província, nada poderia lhe pedir o capitão.<sup>125</sup>

O comportamento do patrão muito claramente não agradou ao capitão, que acusava Francisco de não possuir a disciplina esperada de um trabalhador marítimo, o que o tornava um mau exemplo às outras praças de marinhagem. Wandenkolk argumentou ainda que, devido ao fato de também atuar como comerciante, Francisco não dispunha de tempo para cumprir adequadamente suas obrigações como marinheiro e, por isso, sugeriu ao presidente que o dispensasse do posto de patrão por não ser praça arregimentada. Isso, no entanto, não chegou a acontecer, após uma conversa na qual o patrão, havia se comprometido a reconhecer a autoridade do capitão e a acatar suas ordens, o presidente da província deliberou pela permanência do mesmo em seu posto.

Como lembrou João Carlos Barreiro, a disciplina era elemento basilar no imaginário cultural dos trabalhadores marítimos e sua construção não estava, de forma nenhuma, dissociada das difíceis condições de vida e trabalho a que esses trabalhadores eram submetidos em seus cotidianos. Na verdade, esse ideal de disciplina se constituía através das relações materiais com o meio em que atuavam e com os outros sujeitos que interagiam, emergindo de complexas e contestadas realidades de trabalho e autoridade.<sup>126</sup>

Aquela não foi a única vez em que o capitão Wandenkolk, por acreditar que a conduta destes homens não correspondia a disciplina que deles se esperava, buscou punir os trabalhadores sob seu comando. No ano seguinte ao caso envolvendo o patrão, o capitão do porto de Santa Catarina escreveu ao presidente da província a fim de tratar sobre o destino de dois remeiros que atuavam no serviço da capitania e que, devido ao seu “péssimo comportamento”, não os queria mais “aboletados” em sua repartição. Alegando que apenas demiti-los não seria a solução adequada – afinal, sem uma forma de garantir sua subsistência, os homens se tornariam apenas mais dois entre os tantos vadios que existiam na província – o capitão sugeriu que Narciso Antônio de Almeida e Manoel Severino mereciam ser aplicados “em um serviço mais ativo, onde pudessem ser corrigidos de suas falhas”. E, para isso, melhor seria que fossem destinados ao serviço em algum navio da Armada.<sup>127</sup>

---

<sup>125</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1850*, fl. 04.

<sup>126</sup> BARREIRO, 2010.

<sup>127</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1850*, fl. 48.

É importante que se destaque a real proporção da punição sugerida pelo capitão aos remadores. O serviço militar era tipo por muitos homens livres como um destino indesejado e até mesmo indigno. Muitos dos homens que foram recrutados a força tanto para a Guarda quanto para a Armada Nacional o foram sob a alcunha de vadios. Ao classificar os dois remeiros como potenciais vadios e ao sugerir seu envio ao serviço militar o capitão do porto antevia a prática de um crime – uma vez que a vadiagem era criminalizada pelo código penal brasileiro – e de pronto ofertava uma punição usualmente aplicável a estes casos. O recrutamento militar, ou melhor, sua dispensa dele, era uma questão, sobretudo, vinculada às relações de obediência e lealdade, que significavam, antes de tudo, trabalho e disciplina, de modo que, os que desafiavam as regras, terminavam recrutados. O recrutamento era um mecanismo coercitivo de última instância, usado para manter as hierarquias de classe, Wandenkolk sabia disso, e não hesitou em acioná-lo contra Narciso e Manoel.<sup>128</sup>

Para além da mão obra livre, a capitania do porto de Santa Catarina contava ainda com 12 trabalhadores cativos que, sendo escravos da nação e estando sob a tutela da secretaria de marinha da província, foram transferidos à nova instituição em 1846.<sup>129</sup>

Como demonstram os relatórios do Ministério da Marinha, o emprego destes trabalhadores cativos por parte do Estado em instituições navais parece ter ocorrido também em outras províncias. Em 1844, por exemplo, o Arsenal de marinha no Rio de Janeiro contava, ao todo, com 146 escravos da nação, dos quais, 98 eram homens e 48 eram mulheres. Dentre os escravos homens, 17 atuavam como remeiros nos escaleres da artilharia, do patrão-mor, do sota patrão e no escaler da ponte. No caso dos escravos do Arsenal da Corte, além de uma soldada que variava de 80\$000 a 160\$000 réis mensais, esses homens recebiam ainda alimentação diária e o fardamento que vestiam. O valor das rações, que era de 140\$ réis diários, não era oferecido em espécie, mas sim, por meio de três refeições diárias, já o fardamento, consistia na concessão de duas camisas, duas calças e uma japona a cada seis em meses e de uma manta e um boné anualmente.

Diferente do que ocorria no Arsenal da Corte, os escravos a serviço da capitania do porto de Santa Catarina não recebiam nenhum tipo de soldada, apenas o valor da ração diária, que parece ter sido sempre equivalente aquele pago aos remeiros livres que atuavam na

---

<sup>128</sup> JEHA, *op. Cit.*, 129.

<sup>129</sup> Para uma discussão mais ampla acerca da história dos escravos da nação, cf. ROCHA, Ilana Peliciari. *Escravos da nação: o público e o privado na escravidão brasileira 1760-1876*. Editora Edusp: São Paulo, 2018.

mesma instituição. Não foi possível saber eles recebiam também, tal como ocorria no Arsenal da Corte, algum tipo de fardamento, mas é de se imaginar que sim.

A atuação destes escravos remeiros a serviço do Estado foi, inclusive, registrada na iconografia da época. Em 1840, o artista dinamarquês Paul Harro-Harring, esteve no Brasil como colaborador do jornal inglês abolicionista *The African Colonizer*, a fim de registrar, com imagens e textos, a condição dos escravizados. Os três meses que passou no país resultaram em um conjunto de 24 aquarelas intitulado *Tropical Sketchers From Brazil*. Através de suas obras, Harro-Harring buscou, por meio da representação de cenas do cotidiano, demonstrar as tensas relações experienciadas entre os trabalhadores cativos e seus senhores.<sup>130</sup> Em uma destas aquarelas (figura 6), intitulada *La barque de Guarda Mor de Rio de Janeiro*, o pintor traz a tona a representação de um escaler de oito remos, tal como aquele empregado em Santa Catarina, que sob a força de oito remeiros escravos, nitidamente fardados, atravessa a Baía de Guanabara. Em pé, na popa, encontra-se o referido patrão-mor. Sentados, na proa, sete homens bem trajados, de fraque e cartola, provavelmente políticos ou homens letrados. Reparem que a cobertura existente na embarcação é destinada para proteção dos passageiros, ao passo que os remeiros trabalham expostos ao sol.

A imagem produzida por Harro-Harring se aproxima muito da realidade experienciada por alguns dos escravos da nação que atuavam como remeiros em Desterro. Afinal, tal como vímos na tabela anterior, seis deles atuavam como remeiros, sob o comando do patrão-mor, no escaler utilizado para o transporte do presidente da província e demais autoridades. Em alguns momentos, estes trabalhadores escravos chegaram inclusive, a ocupar postos anteriormente destinados à trabalhadores livres. Foi o que ocorreu, por exemplo, em 1850, quando o presidente da província solicitou ao capitão do porto que informasse quais eram as reduções possíveis de serem realizadas no pessoal da capitania a fim de que fossem minimizados os gastos com pessoal e material. Na época, o capitão informou que dentre os escravos da nação que se encontravam sob tutela da capitania, seis deles eram “perfeitos remadores” e que, por estarem em estado de prestar serviço e por serem capazes de assim fazer, seu emprego permitiriam a dispensa de seis dos remeiros livres sem nenhum prejuízo a instituição.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> MACEDO. Rafael Gonzaga de. “Escravidão, Povo e Nação no olhar de Paul Harro-Harring”. Anais do V Encontro Nacional de Estudos da Imagem e I Encontro Internacional de Estudos da Imagem. Londrina, 2013. MACEDO, Rafael Gonzaga de. *Paul Harro-Harring: visualidade melancólica da escravidão no Rio de Janeiro-1840*. Dissertação de Mestrado. PUC-SP, São Paulo: 2014.

<sup>131</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1850*, fl. 71-73.

Figura 5: A barca do Patrão-mor do Rio Janeiro, c. 1840.



Fonte: HARRO-HARRING, Paul. La barque de Guarda Mor. Rio de Janeiro, c.1840. Acervo Instituto Moreira Salles.

Escusando os escravos da nação, que recebiam apenas as diárias, os trabalhadores livres que atuavam como remeiros eram o grupo a quem pagavam-se os menores salários na estrutura laboral da capitania dos portos de Santa Catarina, mesmo sendo eles – os remeiros – aqueles que dispendiam o maior esforço físico no desempenho de suas funções. Os valores percebidos por estes trabalhadores parecem ter sido tão baixos que, em agosto de 1855, os remeiros da lancha do socorro, juntamente dos dois patrões da capitania, pediram ao capitão do porto permissão para levarem ante ao imperador uma petição a fim de melhorarem os seus vencimentos. Na ocasião em que relatou o fato ao presidente da província, o capitão informou que achava justa tal reivindicação, pois, eram “entendíveis as razões que alegam, atentando aos altos preços a que [havia sido] elevados os gêneros alimentícios de primeira necessidade”. O capitão Wandenkolk concordava ainda que com \$200 réis, não se podia sustentar um indivíduo que tinha de prestar pesados serviços, de pagar casa, sustentar família e andar vestido com o uniforme que exigia a repartição; para isso também não bastavam os 10\$000 réis que percebiam mensalmente.<sup>132</sup>

<sup>132</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1854-1855*, fl. 196.

O capitão pediu ainda ao presidente da província, que demonstrasse algum “interesse pela sorte destes remadores”, e destacou que, até aquele momento, vinha tendo a “fortuna” de ter sempre completo o número de 14 remeiros competentes à capitania, mas que já vinha “encontrado alguma dificuldade em os sujeitar”, o que fazia, servindo-se de promessas as quais não sabia se o governo julgaria de todo convenientes.<sup>133</sup>

A petição encaminhada ao imperador foi deferida. No entanto, o reajuste das soldadas foi concedido apenas aos remeiros que trabalhavam da lancha do socorro e que, a partir do ano seguinte, passaram a perceber 14\$000 réis mensais, mais as diárias. Esse reajuste teve, no entanto, consequências diretas nas soldadas pagas à equipe que atuava nos escaleres, cujo patrão teve a soldada reduzida de 18\$000 a 14\$000 réis mensais, e os remeiros, de 12\$000 a 10\$000 réis mensais. Nos dois casos foram preservadas as diárias de \$200 réis. O motivo apresentado para esta diferenciação era o regime de trabalho enfrentado pelas duas equipes que, segundo o ministério da marinha, era maior no caso daqueles que atuavam na lancha do socorro.<sup>134</sup>

Em março de 1857 questões relacionadas a remuneração paga aos trabalhadores marítimos vinculados à capitania voltaram à tona. Fundamentado na carestia dos gêneros alimentícios em Desterro, o capitão do porto escreveu ao Ministro da Marinha, solicitando que o valor de \$200 réis orçados para o pagamento das diárias da nação dos patrões, remeiros e escravos, fossem reajustados a fim de garantir seus sustentos.<sup>135</sup>

O pedido parece não ter surtido efeito, porque no início do ano seguinte, em janeiro de 1858, o capitão encaminhou nova carta ao Ministro. Pela sua mensagem é possível identificar a precariedade das condições oferecidas pela capitania do porto, o que fazia, inclusive, com que tal oferta de trabalho remunerado se tornasse desinteressante aos olhos dos trabalhadores livres. Segundo Wandenkolk, difícil estava sendo encontrar trabalhadores que quisessem atuar como patrões, isso porque, os pouco que acabavam por aceitar o cargo, logo o abandonavam, motivados, sobretudo, pela insuficiência do soldo pago. À época, fazia já três meses que a vaga de patrão dos escaleres permanecia vaga devido à falta de interessados. Como uma forma de amenizar a situação, o capitão do porto havia nomeado ao posto de patrão um dos remeiros da lancha de socorros, Mariano José Francisco, no entanto, a não ser que as soldadas fossem reajustadas, tal problema certamente voltaria a ocorrer. Tendo em

---

<sup>133</sup> Ibidem.

<sup>134</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1856*, fl. 06, 59, 65.

<sup>135</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1857*, fl. 31.



mente a importância de tal função para a execução das tarefas à cargo daquela instituição, Wandenkolk sugeriu que o soldo do patrão da lancha de socorro fosse elevado de 18\$000 para 24\$000 réis, e o do patrão dos escaleres, de 14\$000 para 20\$000 réis.<sup>136</sup>

A questão da baixa remuneração se mostrava mais grave no caso dos remeiros, cujos soldos eram ainda menores. Segundo suas queixas, os valores pagos pela capitania não lhes permitiam subsistir e satisfazer todas as exigências do serviço ao mesmo tempo. Isso porque, estes trabalhadores estavam sempre em efeito de serviço. A obrigação de atender situações de emergência os impedia de cumprir um horário ou um calendário fixo de trabalho. Evidencia disso é, por exemplo, a ocasião em que o patacho *Thereza* encalhou em uma laje submersa próxima a Ponta do Leal. O chamado de emergência, foi recebido pelo capitão do porto ainda durante a madrugada, o que não impossibilitou que dentro de pouco tempo a equipe do socorro, em sua totalidade, se apresentasse no local do acidente.<sup>137</sup> Essa disponibilidade em tempo integral fazia com que, por vezes, esses trabalhadores não contassem nem sequer com os domingos de folga, o que, dificultava, e até mesmo os impedia-os, de desenvolverem outros meios de subsistência paralelos a sua atuação na capitania.

Por suposto, era exatamente esta incompatibilidade entre os custos da subsistência e a remuneração ofertada pela capitania que, segundo Wandenkolk, afastava os trabalhadores livres, que preferiam atuar como carregadores de carvão no porto do que como remeiros. Embora passasse despercebido aos olhos do capitão, cabe aqui somar a esta precariedade material o fato de que “estes trabalhadores tinham uma consciência singular da exploração que lhes era imposta no interior do processo de trabalho e, ao mesmo tempo, desenvolviam, em casos como estes, mecanismos ardilosos e potentes para lutar contra o seu opressor”.<sup>138</sup>

Além disso, as condições adversas enfrentada por estes trabalhadores já havia sido exposta outras vezes. Alguns anos antes, em 1849, o capitão apontava que nenhuma das embarcações da capitania contava com o toldo necessário para proteger os remeiros dos intempéries do tempo, como o sol e a chuva.<sup>139</sup> Tempos depois, em outubro de 1855, cinco dos 14 remeiros da capitania haviam sido acometidos de fortes constipações apanhadas nas viagens que faziam, debaixo de grandes chuvas, à Ilha dos Ratonos, que ficava a uma distância de três léguas da capital e onde se achava estabelecido o lazareto. Embora as enfermidades tivessem relação direta com o trabalho que desempenhavam, o capitão do porto

---

<sup>136</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1858 (jan-jun.)*, fl. 12-13.

<sup>137</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 196.

<sup>138</sup> BARREIRO, *Op. Cit.*, p. 201.

<sup>139</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 203.

lembrava que os remeiros estavam “se curando em suas casas e as suas custas”, isso porque, por não serem militares, não lhes competia o direito de serem curados no hospital das tropas e nem a capitania dispunha de meios para custear seus tratamentos.<sup>140</sup>

Situações como esta, denunciam a precariedade que muitas vezes poderiam perpassar as ofertas de trabalho livre. No caso dos remeiros da capitania do porto de Santa Catarina, por exemplo, os trabalhadores livres pareciam estar mais vulneráveis às consequências dos aspectos insalubres de suas funções do que os remeiros escravizados, uma vez que estes, quando enfermos, eram encaminhados ao hospital militar a fim de receberem os devidos tratamentos. O que acontecia às custas tesouro público. Isso não significa, no entanto, que estes trabalhadores escravizados não fossem submetidos a duras rotinas de trabalho e que não carregassem em seus corpos as marcas do preço que tantos anos de trabalho árduo haviam lhes custado.

Assim como no caso dos patrões, Wandenkolk acreditava que a melhor medida a se tomar frente a situação dos remeiros era reajustar seus soldos. Ao invés dos 14\$000 e 10\$000 réis ofertados aos remeiros da lancha do socorro e dos escaleres, dever-se-ia pagar soldos de 18\$000 e 15\$000 réis, respectivamente. Para ele, sem tais reajustes cada vez mais difícil seria a tarefa de preencher estas vagas, afinal, já não era possível encontrar em Desterro nenhum jornaleiro que trabalhasse por menos de 2\$000 réis ou mais por dia, um valor que, mesmo após os ajustes propostos, era quase duas vezes maior do que aquele que recebia um remeiro da capitania por dia trabalhado.<sup>141</sup>

Como resposta às demandas apresentadas, o Ministério da Marinha autorizou Wandenkolk a elevar o valor das diárias para \$300 réis e a igualar os soldos pago aos remeiros das duas equipes, mantendo-o, no entanto, no valor de 14\$000 réis. As medidas parecem não ter solucionado o problema do desinteresse pelas vagas. Em 1859, o posto de patrão dos escaleres permanecia vago e, ao longo daquele ano, seis dos 14 remeiros haviam pedido demissão.<sup>142</sup> Os documentos referentes ao pessoal empregado pela capitania do porto de Santa Catarina em 1860 revelam ainda que, impossibilitada de autorizar um aumento tão significativo nas contas da instituição quanto aquele que as propostas do capitão gerariam, a solução final indicada pelo Ministério da Marinha foi elevar o soldo do patrão e dos remeiros da lancha do socorro à 36\$000 e 30\$000 réis, respectivamente, já com os valores das rações

---

<sup>140</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1854-1855*, fl. 222.

<sup>141</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1858 (jan-jun.)*, fl. 12-13.

<sup>142</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1859 (jun.-dez.)*, fl. 29.

inclusos . Para isso, no entanto, o patrão e os seis remeiros livres que atuavam no escaler da capitania foram demitidos e os postos extintos definitivamente.<sup>143</sup>

## 1.6 IDENTIFICAR E CONTABILIZAR: A IMPLEMENTAÇÃO DA MATRÍCULA DAS GENTES DO MAR E A ELABORAÇÃO DOS CENSOS MARÍTIMOS

Embora as capitânias dos portos tivessem sob sua alçada uma gama variada de atividades que visavam a gestão e conservação do espaço portuário, parte importante das obrigações da nova instituição se dirigiam ao registro e controle das frotas e dos trabalhadores atuantes nos diferentes setores da faina marítima. Isso porque o artigo 64 do regulamento de 1846, previa que, a partir daquele momento, todos os indivíduos nacionais empregados na vida do mar, fosse na navegação (de longo curso, cabotagem, tráfico dos portos e rios navegáveis), pescaria, ou, ainda, na construção naval (como era o caso de carpinteiros e calafates) deveriam ser devidamente matriculados nas capitânias dos portos de cada província, Em contrapartida, esses trabalhadores seriam isentados do serviço na Guarda Nacional. Esse modelo de inscrição marítima, adotado no Brasil a partir de 1846, era baseado em outro, implementado na França, em finais do século XVIII, segundo o qual, constituíam todos os habitantes dos distritos marítimos a reserva naval natural do país para a Marinha de Guerra.<sup>144</sup>

Além da matrícula individual, o regulamento da capitania dos portos sinalizava também para a obrigatoriedade da matrícula das tripulações das embarcações nacionais—de coberta empregadas na navegação de grandes rios, e lagoas, de pequena e grande cabotagem e de longo curso. Às vésperas do início de qualquer viagem, os capitães ou mestres de todas as embarcações nacionais de coberta deveriam dirigir-se à capitania do porto, acompanhados de suas tripulações, a fim de ali fazerem a declaração do trato e o ajuste das soldadas a serem pagas a cada um dos indivíduos empregados durante a futura viagem.<sup>145</sup>

É importante, contudo, destacar, que a matrícula não era uma total novidade no cenário do trabalho marítimo brasileiro. Na verdade, ela já era prevista na legislação imperial desde 1836, quando o regulamento das mesas de rendas estabelecia, em seu oitavo capítulo, a

---

<sup>143</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1860 (jan.-jun.)*, fl. 43.

<sup>144</sup> SILVA, 2001, p. 216.

<sup>145</sup> Essa disposição foi alterada em pelo decreto nº 1.630, promulgado em 16 de agosto de 1855, e que, ao alterar os artigos 59 e 60 do regulamento de 1846, instruía que, no caso das embarcações de coberta empregadas no tráfico dos portos e na pequena cabotagem (de uma só escala dentro da mesma província), a matrícula da tripulação após realizada teria uma validade de seis meses, sendo porém os capitães e mestres a participar às capitânias dos portos quaisquer alterações que viessem a ocorrer no pessoal.

obrigatoriedade do registro tanto das embarcações quanto das gentes no serviço delas.<sup>146</sup> O que o regulamento de 1846 fez, foi ratificar a obrigatoriedade dessas matrículas. Além disso, a lei de 1846 instaurava outra modalidade, a matrícula individual, inédita até então. O novo documento trazia informações como nome, filiação, idade, naturalidade, sinais físicos e os ajustes das soldadas acordadas durante as viagens.

Expedida em 17 de março de 1864, pelo secretário da capitania do porto de Desterro, a matrícula a seguir (figura 6), pertencia a Manoel José Vianna, marítimo brasileiro, natural de Laguna e filho de José S. Alves e Maria de Jesus. Quando se matriculou, Manoel tinha 20 anos, era solteiro, morava em Laguna e trabalhava embarcado. O documento nos permite ainda saber que o jovem marítimo era branco,<sup>147</sup> tinha olhos pardos e cabelos castanhos que emolduravam um rosto comprido; seu nariz era de tamanho regular, tinha pouca barba e media um pouco mais de 1,60 m.

Além disso, segundo a nova legislação, após se matricular, estes trabalhadores deveriam ainda apresentarem-se no primeiro domingo de cada mês nas capitâncias dos portos a fim de receberem em suas matrículas um visto, que atestava sua continuidade como trabalhador daquele setor. No caso dos marítimos da navegação de longo curso ou de cabotagem que, por motivo de viagem, não estivessem em seus portos de origem na data da vistoria, era indicado que o fizessem no primeiro domingo após o seu regresso, ou então, que se apresentassem ao capitão ou capataz do porto mais próximo do lugar em que estivessem, a fim de igualmente receber o visto.

---

<sup>146</sup> Com relação às embarcações, além de sinalizar a sua nacionalidade, o Regulamento da Mesa de Rendas trazia informações como o nome do proprietário, a categoria da embarcação, o número e os tipos de cobertas e mastros, o formato da popa e da proa, a disposição dos gurupés, identificava seu construtor, o local de sua fabricação, a madeira utilizada, e suas medidas, como altura, largura, comprimento e a tonelagem. Uma embarcação deveria ser matriculada logo após seu fabrico, sendo o documento válido enquanto ela pertencesse ao mesmo proprietário. Sua venda implicava necessariamente na realização de uma nova matrícula. Embarcações não matriculadas seriam proibidas de atracar ou zarpar dos portos nacionais. Já a matrícula dos marítimos deveria ser feita a nível da tripulação, sendo realizada pelo comandante ou mestre de qualquer embarcação nacional, ou ainda por pessoa encarregada. Deveria ser feita sempre antes do despacho de saída do porto, por meio da apresentação de uma lista contendo nome, idade, nacionalidade e domicílio de todos aqueles empregados na embarcação. Eram registradas também as funções a serem exercidas por cada trabalhador e a soldada acordada

<sup>147</sup> A cor passou a ser categoria de preenchimento obrigatória nas matrículas individuais após a publicação da decisão nº 8 do Ministério da Marinha, de 5 de fevereiro de 1845.

Figura 6: Matricula de Manoel José Viana, Santa Catarina, 1864.

**CAPITANIA DO PORTO**  
DA  
**PROVINCIA DE SANTA CATHARINA**  
Matricula da gente do mar.

N.

NOME	Classe.	Nacionalidade.	Naturalidade.	Idade.	Côr.	Rosto.	Cabellos.	Olhos.	Nariz.	Signaes extraordinarios.	Barba.	Estado.	Residencia.	Ramo de vida.	Altura.
Manoel José Viana															
FILIAÇÃO.															
Filho de Manoel José Viana e Maria de Souza															

Capitania do Porto da Provincia de Santa Catharina de *Manoel* de 1864

O CAPITÃO DO PORTO *Manoel Francisco da Costa*  
de *10 de Maio* 1864

O SECRETARIO *João Antonio de Souza*

Fonte: APESC, CAPP- PRESP, livro 1861-jan./jun., fl. 98-101.

Figura 7: Matricula de João, africano liberto, Alagoas, 1861.

N.º 1140. 2ª ESTACÃO

MATRÍCULA DE *João*

FILIAÇÃO	Nacionalidade.	Naturalidade.	Idade.	Côr.	Rosto.	Nariz.	Cabellos.	Olhos.	Barba.	Signaes extraordinarios.	Altura.	Resid.º
Filho de <i>Francisco</i>												

Capitania do Porto da Provincia das Alagoas *5 de Agosto* de 1861

*Antonio Lavigne* *Antonio*  
*Nota 18/22/61* *Nota no Partido 18 de Maio 1861*

*Nota 18/10/62* *Nota no Partido 23 de Junho de 1862*

*Nota 18/10/62* *Nota 18/4/63*

*Nota 18/2/67*

*Nota no Partido 20 de Junho 1862*

Fonte: APEBa. Policia, Passaportes, Maço 6368 [consultado por Lisa E. Castillo].

Era o que fazia, por exemplo, José, um africano liberto, originário do reino de Onim (atual Lagos), que atuava no porto de Penedo, em Alagoas. Na sua matrícula (figura 7), expedida em cinco de dezembro de 1861, além das informações usais, é possível ainda encontrar o registro de oito destas vistorias. Esses vistos haviam sido concedidos quase que mensalmente, entre dezembro de 1861 e janeiro 1863, sugerindo que José estava atento ao regulamento, que alertava que os que fossem remissos ao comparecimento dessas revistas de mostra, nos tempos e pela forma indicada, seriam punidos com prisão correccionalmente de um até oito dias ou aplicação de multa.

Embora o regulamento de 1846 estendesse a todos os trabalhadores marítimos a obrigatoriedade de adesão à matrícula das gentes do mar, a forma pela qual a mesma foi implementada, diferiu de um grupo para outro. Se, no caso dos marítimos atuantes na navegação de cabotagem, longo curso e tráfego dos portos, foram concedidas matrículas de modo irrestrito a todos aqueles que comprovassem ser trabalhadores destes setores e neles se mantivessem atuantes; outros grupos, por sua vez, como o dos calafates, carpinteiros da ribeira e pescadores, além desta comprovação, precisaram ainda – ao menos nos anos iniciais após a implementação do registro<sup>148</sup> – se submeter à cotas que, previamente estabelecidas pelo capitão de cada porto, delimitavam o número máximo de indivíduos a serem matriculados em cada um destes grupos.

Embora a matrícula individual tivesse se tornado lei, seria ingênuo pensarmos que a maior parte destes trabalhadores marítimos aderiu instantaneamente e de forma voluntária à nova forma de registro. O próprio Ministério da Marinha reconheceu que durante os primeiros anos da medida, houve considerável resistência por parte dos trabalhadores a matricularem-se, e que levaria algum tempo até que eles fossem capazes de apreender as supostas benesses da medida.<sup>149</sup>

Ao analisar o caso da província de Pernambuco, por exemplo, Luiz Geral Silva conclui que ali, o grupo dos pescadores apresentou considerável resistência à matrícula, sobretudo, por receio de serem vítimas de recrutamentos forçados e, para isso, “estabeleciam alianças com os capatazes das capitânicas dos portos, de modo a não serem inscritos nas listagens”.<sup>150</sup>

---

<sup>148</sup> O aviso nº 155 do Ministério da Marinha, de 9 de abril de 1860, extinguiu a necessidade de prefixar o número de calafates e carpinteiros da ribeira admissíveis à matrícula em cada um dos portos.

<sup>149</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1847 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª legislatura pelo Ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1848.

<sup>150</sup> SILVA, *op. Cit.*, p. 223-224.

Já no caso dos carpinteiros e calafates de Santa Catarina, o que se percebe pelos ofícios trocados entre o capitão do porto e o presidente da província é a existência de um movimento contrário. Ali, umas das motivações para alta procura dos construtores navais pela matrícula parece ter sido a tomada de consciência por parte destes trabalhadores de que, ao se matricularem, ficariam livres das obrigações com a Guarda Nacional.

A forma como o regulamento da capitania dos portos reorganizou e aperfeiçoou o sistema de matrículas relacionadas ao trabalho marítimo no Brasil durante o Segundo Reinado esteve diretamente relacionado à necessidade de construção de um conhecimento mais profundo acerca de suas populações e, mais especificamente, acerca das gentes do mar. Além de trazer à tona a importância e o perfil das frotas e dos sujeitos atuantes em cada um dos setores do trabalho marítimo no Brasil, a nova estrutura burocrática permitiu, como veremos, que o Estado desenvolvesse mecanismos mais efetivos de manipulação e cooptação desta força de trabalho, de acordo com seus interesses e necessidades.

Para isso, no entanto, foi preciso que toda a massa de informação produzida por essa nova instituição (as capitanias dos portos) fosse adequadamente processada e convertida em dados que pudessem ser lidos pela máquina administrativa. Foi pensando nisso que o regulamento de 1846 estabeleceu que uma das funções dos secretários das capitanias dos portos era a conversão desses dados em mapas estatísticos provinciais que resumissem aspectos relativos a movimentação dos portos, ao aumento ou decréscimo das frotas e o número de indivíduos empregados em cada um dos setores do trabalho marítimo. Ao término de cada ano civil, esses mapas deveriam ser direcionados ao Ministério, na Corte, que os utilizaria na construção de quadros estatísticos nacionais.

Embora essa série dos censos marítimos – bem como os mapas provinciais que subsidiaram sua elaboração produzidos pelos secretários das diferentes capitanias– formem aquele que acredito ser o primeiro grande conjunto documental acerca do trabalho marítimo produzido no Brasil, é oportuno lembrar que, embora a utilização de documentos estatísticos, sobretudo de recenseamentos, seja um exercício comum à escrita da história, é uma prática que demanda cautela. Se, por um lado, estas fontes nos fornecem valiosas informações sobre as sociedades a que se referem e a forma como estas buscavam se estruturar, por outro, apresentam limitações que não devem ser negligenciadas. Afinal, um censo é, “junto com outras medidas centralizadoras, um ato de poder e uma busca pela visão estatal sobre seu território, seus recursos, sua população”.<sup>151</sup> Em sua maioria, os processos de

---

<sup>151</sup> BISSIGO, Diego Nones. O lugar dos africanos na estatística brasileira do século XIX. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 56, p. 41-81, 2017. p. 45.

recenseamentos foram incapazes de dar conta das totalidades que objetivavam retratar, gerando números que se afastaram da realidade de formas variadas. No caso dos recenseamentos das populações marítimas produzidos dentro da estrutura do Ministério da Marinha, não foi diferente.

Por isso, antes de serem encarados aqui como documentos válidos à escrita da História, algumas de suas limitações específicas devem ser levadas em consideração. Das escolhas feitas na elaboração da metodologia, aos percalços encontrados na sua implementação, inúmeros foram os fatores responsáveis pelas deformidades dos quadros sociais projetados por estes recenseamentos.

A primeira se refere à própria estrutura física da produção destes números. No ano anterior ao primeiro censo, 1846, o ministro Holanda Cavalcanti, que havia iniciado em 1845 os primeiros esforços daquele exercício, trazia a público em sua fala anual à câmara dos deputados que, ao contrário do que se imaginava, tal arrolamento estava encontrando dificuldades provenientes, sobretudo, da disseminação das populações marítimas pelo território, e pela sua heterogeneidade. O fato de as estatísticas nacionais serem elaboradas com base naquelas enviadas pelas províncias litorâneas, aliado ao baixo controle que estes governos exerciam sobre estes trabalhadores antes da criação das capitânicas dos portos e a limitada atuação da instituição em seus primeiros anos, contribuíam para a existência de lacunas na coleta e organização destes números.<sup>152</sup> Como exemplo, o ministro Holanda Cavalcanti citou a província do Pará, onde o tráfego dos portos e rios navegáveis se mostrava como uma prática “extensíssima”, mas cuja localização da capitania do porto, na capital, Belém – local ao qual muitas daquelas embarcações raramente, ou nunca, se dirigiam –, tornava impossível o esforço de matricular todos os barcos, gerando números para a frota daquele setor, inferiores aos encontrados na realidade.

Para além da capacidade de atuação da instituição, outra questão merece destaque. As estatísticas nacionais relativas aos indivíduos empregados na vida do mar eram construídas a partir de mapas provinciais elaborados pelos secretários das capitânicas e que tinham como base as matrículas das tripulações e as matrículas individuais destes trabalhadores que, como vimos, haviam sido naquele mesmo ano tornadas obrigatórias. Todavia, durante os primeiros anos após a implementação de tal obrigatoriedade, houve considerável resistência por parte dos trabalhadores a matricular-se. Em algumas regiões, este comportamento foi lentamente mudando ao longo dos anos graças ao aumento do policiamento dos portos, à repressão aos

---

<sup>152</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1846 ...*p. 07.



marítimos sem matrícula, e à ressignificação da prática pelos próprios trabalhadores, que passaram a aderi-la sobretudo para burlar o recrutamento militar, do qual os matriculados estavam por lei isentos, em outras, no entanto, ela permaneceria afastando estes trabalhadores da matrícula por décadas.

No entanto, há de se reconhecer que o recenseamento permitiu pela primeira vez ao Estado Imperial elaborar uma projeção, mesmo que parcial, da frota existente no território nacional e dos diferentes perfis que os trabalhadores marítimos assumiam em cada província. Os dados referentes a Santa Catarina, por exemplo, revelam que em 1847 a frota catarinense era formada, sobretudo, por embarcações de pequeno porte, tais como iates, lanchas e canoas. Indicam também que a navegação de cabotagem era o setor que concentrava a maior parte dessas embarcações, cerca de 63%, ao passo que a navegação de longo curso era a que apresentava a menor soma, 6%. Os dados da província revelam ainda que não havia nenhuma embarcação registrada na atividade da pesca realizada fora das barras.

A confiabilidade dos dados apresentados por estes censos não foi um consenso nem mesmo à época de sua elaboração. Na opinião do sucessor de Holanda Cavalcanti, Manoel Vieira Tosta, o fato de o método prático para a matrícula dos homens do mar empregado pelas capitânicas dos portos ser “muito imperfeito”, fazia com que, certamente, o número de indivíduos empregados nos diferentes setores da navegação fosse “muito excedente” ao dos que se achavam matriculados.<sup>153</sup> Já em 1852, o novo ministro, Zacarias de Goes e Vascellos, embora não deixasse de enfatizar as limitações dos mapas apresentados – lembrando que muitos lugares não possuíam capitânicas dos portos e que mesmo alguns que as possuíam por vezes não enviavam esclarecimentos –, sinalizava aquele como um exercício válido, uma vez que ofertava “sempre alguma ideia dos navios entrados e saídos, e das embarcações de longo curso e cabotagem, assim como dos tráficos dos portos e rios navegáveis, da pescaria e dos indivíduos que a tais ramos se aplicam”.<sup>154</sup>

Outros, como, José Maria da Silva Paranhos, buscaram aprimorar o processo de produção destes dados. Em 1854, o ministro remeteu modelos à todas capitânicas dos portos com o intuito de uniformizar as informações coletadas. Como o ministro fez questão de rememorar

a estatística do movimento anual da navegação mercante do império, em relação aos navios e suas tripulações, e o arrolamento de parte de nossa população empregados efetivamente [...] são dados necessários ao ministério da Marinha, para conhecer o

---

<sup>153</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1848...*, p.17

<sup>154</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura pelo Ministro Zacarias de Goes e Vasconcellos. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1853, p.12.

auxílio que o comércio e a população marítima nacional podem prestar ao Estado sob o ponto de vista militar e exercer em favor dessa indústria e população a ação tutelar que estiver ao seu alcance. A lei orgânica das capitânicas não esqueceu esse recíproco interesse da Marinha de guerra no comércio e gentes do mar. A dita lei e o regulamento que dela emanou exigem a matrícula das embarcações nacionais e de suas tripulações, o arrolamento de todos os indivíduos empregados na vida do mar, e mapas que apresentem o seu movimento e estado anual. Sobre estes dados deve a administração da Marinha fixar o contingente que a população marítima nacional pode emprestar para as guarnições dos navios de guerra, empregando-o para haver o recrutamento ou concessão de vantagens que faça preferir o serviço militar ao serviço mercante.<sup>155</sup>

No entanto, mais do que recordar a utilidade de tais arrolamentos era preciso identificar as adversidades existentes na sua produção. A principal delas, na opinião de Paranhos eram os escassos recursos com que contavam as capitânicas. A motivação por trás dos censos marítimos era, em sua opinião, válida e defensável; o problema, no entanto, residia na metodologia e na estrutura responsável por sua execução que, até aquele momento, havia sido desenvolvida de forma precária, não apresentando as condições adequadas para a execução de tal tarefa com a exatidão e perfeição necessárias.

Em uma análise das principais inadvertências cometidas pelas secretarias das capitânicas dos portos com relação aos arrolamentos, Paranhos destacou a existência de situações onde um mesmo indivíduo era representado por mais de uma capitania; de indivíduos já falecidos, ou que já haviam renunciado à vida marítima e que continuavam tendo suas matrículas computadas; de pescadores matriculados que não faziam da profissão o seu principal meio de vida ou nem sequer a exerciam; de trabalhadores marítimos que mesmo se empregando efetivamente na vida do mar deixam de figurar nas matrículas. Além disso, não era somente em relação aos números e profissões dos inscritos que falhavam os registros das capitânicas, eles eram ainda incompletos ou inteiramente omissos também com relação ao estado civil, idade, e muitas outras circunstâncias.

Embora o Ministério da Marinha tenha mantido a publicação dos recenseamentos pelo restante daquela década, no relatório de 1860, o então Ministro da Marinha Joaquim José Ignácio, voltou a colocar em xeque a validade dos dados por eles apresentados. Segundo o ministro, as capitânicas dos portos não dispunham dos meios necessários “ao desempenho de um recenseamento exato e digno de fé”. “Sem forças para tornarem efetivas as prescrições do regulamento, sem material e sem agentes dignos de confiança”, o ministro duvidava da capacidade da instituição de estender sua autoridade a todos os portos e colher os elementos base de tais estatísticas. O ministro ainda denunciava aquilo que chamou de “o desleixo e a

---

<sup>155</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1854 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da legislatura pelo Ministro José Maria da Silva Paranhos*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1855.

imperícia” com que eram trabalhados muitos destes mapas, “fantasticamente arranjados por escreventes, à quem quase todos os secretários competem tão enfadonha tarefa” e, finalmente, “a sistemática obstinação com que as populações menos civilizadas se furtam a prestar esclarecimentos desta natureza”.

O último mapa estatístico foi publicado em 1876, isso porque, em 1874 o decreto nº 5.585 de 11 abril desobrigou oficialmente as capitanias de realizarem trabalhos estatísticos com relação a navegação de cabotagem.

Entre 1847 e 1876, podem ser encontrados três diferentes metodologias para a organização destes dados. A primeira consistia em um conjunto de tabelas que traziam à tona a quantidade e o tipo das embarcações empregadas nos diferentes setores da navegação e na pesca, bem como as populações empregadas em todos os setores do trabalho marítimo. Estas tabelas foram publicadas entre 1847 e 1867, e apresentam uma lacuna que vai de 1849 a 1851, o que faz com que existam, ao todo, 18 delas.

A segunda forma pela qual estes dados foram publicados, foi através de listagens que, de forma resumida, traziam os totais referentes as frotas e as tripulações matriculadas nos setores da navegação (cabotagem, longo curso e tráfego dos portos) e da pesca em cada província. Neste modelo, foram encontrados 23 mapas, publicados entre 1850 e 1876, com lacunas referentes ao período de 1851 a 1853 e ao ano de 1875.

Por fim, um terceiro modelo, foram as listas comparativas que, além de trazer os dados tal como na metodologia descrita acima, os comparava ao dos anos anteriores, revelando assim, movimentos de crescimento ou decréscimo das frotas e tripulações nas províncias e, conseqüentemente, no Império como um todo. Com relação a este modelo, foram também encontrados 23 mapas, publicados entre 1853 e 1875, em uma série na qual apenas o ano 1875 não foi contemplado.

Ao longo dos capítulos que se seguem, foram utilizados sobretudo os censos estruturados de acordo com a primeira metodologia. Apesar dos resumos provinciais e dos exercícios comparativos também terem sido consultadas, quase sempre o foram de forma complementar. Isso porque, embora estes três modelos os três modelos formem uma extensa série, que vai de 1847 a 1875, as informações que cada tipo apresenta nem sempre assume o mesmo nível de detalhamento dos dados.

Além disso, uma característica comum aos três modelos, é a intermitência do número de províncias que os compõem. Dentre todos os anos cobertos pela série, 1856 foi o que contemplou o maior número de províncias, 14 ao todo, seguido pelo triênio 1858-1860, período em que foram apresentadas informações acerca de 13 províncias. Em compensação,

1847 – o primeiro ano da série –, 1864 e 1867 – o último ano de publicação dos censos demonstrativos e descritivos, ainda durante a Guerra do Paraguai –, foram os que contaram com menor cobertura, apenas sete províncias. Nos caso dos censos demonstrativos e descritivos, por exemplo, somente o Rio de Janeiro e a Bahia figuraram em todos os anos, seguidos do Maranhão, com 17 aparições, do Rio Grande do Sul, com 16, e de Santa Catarina e Alagoas, ambas com 15. O Rio Grande do Norte e a Paraíba foram as províncias menos representadas, a primeira com duas aparições, e a segunda com apenas uma, em 1847.

Ainda com relação a metodologia empregada pelo Ministério da Marinha para a estruturação dos censos, cabe aqui ainda uma última observação. Além de dividirem os trabalhadores de acordo com o setor da navegação em que atuavam (cabotagem, longo curso e tráfego dos portos), estas contagens apresentavam uma segunda divisão, interna ao próprio setor. No caso das navegações de cabotagem e de longo curso, por exemplo, as tripulações eram contabilizadas em dois grupos: um formado por aqueles que assumiam postos de comando ou atividades específicas complementares à navegação, tais como capitães, mestres, contramestres, pilotos, práticos, praticantes, caixas, maquinistas, foguistas, carvoeiros, cozinheiros e despenseiros; e outro, denominado *marinhagem*, e que era composto exclusivamente pelos marinheiros, ou seja, por trabalhadores que, sob o comando dos mestres e capitães, eram os responsáveis por operar o velame e os demais aparelhos das embarcações a fim de garantir sua navegação.

Buscando dar conta dessa diferenciação, ao longo deste capítulo, quando estiver me referindo aos trabalhadores que compunham as tripulações de uma forma geral, ou seja, independentemente de a qual destes dois grupos pertenciam, os chamarei de marítimos. No entanto, quando a referência se destinar apenas àqueles que atuavam no serviço da marinhagem, empregarei o termo marinheiros. Essa diferenciação se faz necessária, porque, embora os censos marítimos tenham contemplado os dois grupos, é apenas no caso dos marinheiros, que informações como nacionalidade, estatuto jurídico e cor, são ofertadas. As informações acerca daqueles que ocuparam postos de comando e atividades complementares, se limitam a soma total que assumiram em cada províncias e a nível nacional.

Essa maior atenção sobre os marinheiros, talvez tenha decorrido em consequência do grande volume que este grupo assumia na totalidade dos trabalhos daqueles setores. No caso da navegação de cabotagem, por exemplo, em média, 78% da força de trabalho

empregada era formada por marinheiros, em uma variação anual em que a menor porcentagem foi de 75%, e a maior, de 83%.<sup>156</sup>

Por outro lado, a maior parte dos postos de comando e atividades complementares, no caso da cabotagem brasileira, eram, usualmente, reservadas por lei a trabalhadores livres e libertos e, alguns deles, como foi o caso dos postos de mestre, capitão, piloto, prático e praticante, só poderiam ser ocupadas por trabalhadores nacionais. Dentre os postos de comando, o de contramestre parece ter sido o único que permaneceu disponível a marítimos estrangeiros. Já em relação aos marinheiros, estes, pela legislação, poderiam ser livres, libertos ou escravizados.

---

<sup>156</sup> De acordo com os números apresentados no Apêndice D.

Figura 8: Simão, carvoeiro do vapor Pernambucana.



Fonte: LIMA, José Correia de. Retrato do Intrépido Marinheiro Simão, Carvoeiro do Vapor Pernambucana. Rio de Janeiro, 1853. Museu Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro.

Figura 9: Manuel Correia dos Santos, mestre de sumaca.



Fonte: Müller, August. Retrato de um mestre de Sumaca, Manuel Correia dos Santos. Rio de Janeiro, 1839. Museu Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro

## 2 A BORDO DE IATES, PATACHOS E SUMACAS: LIBERDADE E ESCRAVIDÃO ENTRE OS MARÍTIMOS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Ainda nos primeiros dias de outubro do ano de 1853, os jornais das principais cidades brasileira trouxeram à tona a história de um marítimo que causou verdadeiro furor. O personagem principal era Simão Manoel Alves Juliano, um preto livre, de 29 anos, natural da ilha de Santo Antão, no arquipélago de Cabo Verde. Marítimo por profissão, o caboverdiano que havia chegado ao Brasil cerca de um ano antes, atuava como carvoeiro no vapor *Pernambucana*. Sua história se tornou pública quando, durante uma viagem que ia do Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro, a embarcação em que trabalhava, ao ser apanhada por uma grande tempestade, naufragou a cerca de três léguas do Cabo de Santa Marta, em Laguna, litoral Sul de Santa Catarina. Das 100 pessoas que viajavam a bordo do *Pernambucana*, apenas 50 sobreviveram, sendo que 13 haviam sido salvas por Simão que, após ter sido o primeiro a chegar ao litoral, retornou inúmeras vezes à embarcação no intuito de resgatar sobreviventes. O caso ganhou repercussão internacional, o marítimo recebeu uma bonificação pelo feito, bem como honrarias do governo brasileiro e português, chegou-se a falar na confecção de um busto, a ser erigido na praça do Comércio, para homenageá-lo.<sup>157</sup>

Os feitos de Simão o tornaram um herói no imaginário popular da época. É possível encontrar nos jornais dos anos que se seguiram ao naufrágio, anúncios da venda de folhinhas de calendário que traziam como estampa a imagem do marítimo.<sup>158</sup> Seus feitos, mais do que lhe outorgarem o direito a figurar como herói na história em um período no qual homens como ele não a protagonizavam, lhe permitiram sobreviver à corrosão imposta à memória pelo voraz apetite do passar dos anos. Nos dias de hoje, seu retrato, pintado por José Correia de Lima, ainda em 1853, reside em uma das paredes do Museu Nacional de Belas Artes. Quase como um regalo, a expografia adotada pela instituição concedeu a Simão o direito de permanecer ao lado de outro trabalhador marítimo, o mestre de sumaca Manoel Correia dos Santos, cujo retrato foi pintado por August Müller, em 1839, a pedido do Governo Imperial, com o fim de ser apresentado na Primeira Exposição Geral de Belas Artes no Rio De Janeiro.

Embora, o museu no qual os retratos destes dois marítimos estão expostos receba, em certas épocas do ano, mais de mil visitantes por dia,<sup>159</sup> a verdade é que pouco ainda se sabe

---

<sup>157</sup> REVISTA ESTRANGEIRA (1853-62). Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1862.

<sup>158</sup> BND. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1854, n. 213.

<sup>159</sup> Informação concedida pela administração do museu em telefonema realizado em janeiro de 2020.

acerca da história de marítimos que, tal como Simão e Manoel, atuaram a bordo das embarcações que percorreram o litoral brasileiro, durante o século XIX. Embora, eles tenham sido, como ainda veremos, um grupo relativamente numeroso.

Nesse sentido, o capítulo a seguir, ao voltar sua atenção à cabotagem, setor da navegação que congregou o maior número de trabalhadores marítimos em Santa Catarina, mais do que ampliar nosso conhecimento acerca da forma pela qual essa modalidade de navegação foi desenvolvida, busca identificar e compreender aspectos múltiplos relacionados à vida dos trabalhadores que tiveram sua força de trabalho explorada e, assim, melhor compreender as diferentes experiências laborais vivenciadas por eles. Para isso, formam abordadas questões relacionadas tanto a configuração assumida por esse grupo de trabalhadores em Santa Catarina quanto a nível nacional, bem como explorado temas variados, tal como sua sujeição ao trabalho escravo e coercitivo, fugas e deserções, disciplina e indisciplina, remuneração, condições de trabalho a bordo das embarcações, saúde laboral etc.

Por fim, cabe ainda destacar que, tanto neste, quanto nos capítulos posteriores, embora a documentação censitária produzida pelas capitânicas dos portos e pelo Ministério da Marinha tenham servido de base às reflexões desenvolvidas, o que se pretendeu fazer foi mais do que uma análise puramente quantitativa. Ao cruzar estes censos com outras fontes (imprensa do período, processos crime, legislação etc.), o que se buscou foi atribuir a estes números, nomes, trajetórias e experiências. Para isso, foram levadas em consideração, tanto as diferentes realidades nas quais estes trabalhadores estavam inseridos, quanto a sua heterogeneidade social e cultural. Afinal, como se verá, foram exatamente essas diferenças que fizeram com que, embora exercendo os mesmos ofícios, nas mesmas realidades temporais e espaciais, eles desenvolvessem distintas experiências de trabalho.

## 2.1 A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E A ECONOMIA CATARINENSE

No Brasil imperial, era chamada de cabotagem a prática de navegação que, sem se afastar demasiadamente do litoral, se desenvolvia de forma costeira. Dentre as explicações etimológicas desenvolvidas acerca da expressão, duas são mais usualmente aceitas. Na primeira, a palavra se referiria a ideia do transporte marítimo costeiro de cabo-a-cabo. Já na segunda, o termo seria uma referência à Sebastião Caboto (1476-1557), navegador veneziano



conhecido por chefiar expedições que exploraram tanto a costa atlântica da América do Norte, como o litoral meridional da América do Sul e a bacia do Rio da Prata.<sup>160</sup>

Ao longo do século XVIII e também durante o XIX, a navegação de cabotagem foi usualmente subdividida em duas categorias: a “grande cabotagem”, termo utilizado para designar viagens que percorriam duas ou mais nações; e a “pequena cabotagem”, a navegação desenvolvida entre os portos marítimos de uma mesma nação. No entanto, com o passar do tempo, o termo passou a caracterizar, sobretudo, a segunda modalidade e transformou-se em uma expressão utilizada em contraposição à navegação de longo curso. Foi o que aconteceu em julho de 1841, por exemplo, quando o Tribunal do Tesouro Público Nacional definiu, por meio da decisão nº 311, que navegação de longo curso seria “toda aquela que se fize[sse] para portos estrangeiros, posto que sejam os mais próximos aos do Império e situados no mesmo continente; em contraposição à viagem de cabotagem, ou costeira, que se faz de um a outro porto do litoral do Brasil”.<sup>161</sup>

A navegação de cabotagem ocupou importante papel na formação e desenvolvimento do Brasil. Isso porque, a ocupação demográfica de seu território, ao priorizar espaços costeiros naturalmente favoráveis e/ou propícios às atividades portuárias imprimiu ao território – ao menos até o século XIX – uma forte identidade marítima. Este modelo de colonização permitiu que, ao longo do vasto litoral brasileiro, com mais de oito mil quilômetros de extensão, contínuas faixas costeiras fossem ocupadas, fazendo do Atlântico e da capacidade de navegá-lo, talvez, um dos mais importantes instrumentos na construção da unidade territorial nacional.<sup>162</sup>

Desde o período colonial e, ao menos até o terceiro quartel do século XIX – quando a malha ferroviária em território nacional foi consideravelmente expandida –, o mar acabou por se mostrar a via mais rápida à circulação. Embora existissem caminhos que riscavam o interior do território nacional, e pelos quais era possível seguir a pé, com o auxílio de animais de carga ou o uso de pequenas embarcações, a verdade é que, tal como apontou Caio Prado Junior, a navegação de cabotagem atuou como uma espécie de espinha dorsal das comunicações no país, uma vez que, por meio dela era possível articular diferentes vias de penetração, que haviam sido desenvolvidas de forma perpendiculares ao litoral, e que, por

---

<sup>160</sup> FONSECA, Rafael O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. *Mercator*, Recife: UFC, v. 14, n. 1, pp. 21-46, jan./abr., 2015, p. 22.

<sup>161</sup> BRASIL. *Decisão nº 311 de 24 de julho de 1841*, declarando o que se deve entender por viagem de longo curso. Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil. Tomo IV, 1841. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1841. p. 45.

<sup>162</sup> FONSECA, *op. Cit.*

vezes, se mostravam inteiramente desligadas umas das outras.<sup>163</sup> Ademais, a navegação de cabotagem se mostrou uma atividade essencial também porque, além de promover a articulações entre as diferentes regiões do Império, foi igualmente responsável pela circulação de uma considerável gama de produtos, pessoas e ideias, fosse servindo como meio de transporte à população, garantindo a construção de redes internas do tráfico de escravos ou garantindo a circulação por todo o território de impressos, como jornais, livros etc.

O vasto território e os dispersos pontos de concentração e escoamento da produção ao longo do litoral brasileiro, bem como as múltiplas e diversas necessidades da estrutura comercial interna fizeram com que este setor da navegação se desenvolvesse por meio de diferentes níveis que apresentavam ainda variadas possibilidades de fluxo.

Em âmbito local, ao garantir a articulação do principal porto de uma província aos demais portos secundários ou a pontos de navegação em sua costa, a cabotagem podia promover a conexão dos múltiplos espaços produtores de um território às principais regiões exportadoras e importadoras do mesmo. Na província de Santa Catarina, por exemplo, apesar do plantio da mandioca e a produção da farinha serem práticas difundidas em diferentes pontos do litoral durante a primeira parte do século XIX, a maior parte desta produção era escoada através de pequenos portos regionais, como o de Laguna e de São Francisco do Sul, ou de trapiches espalhados pelas principais vilas costeiras, até o porto da capital, Desterro. De lá, essa produção era finalmente exportada para outras províncias, ou ainda, para fora do império. Ademais, a maior parte das importações estrangeiras ou nacionais que adentravam a província, o faziam também por aquele porto e, de lá, eram redistribuídas.<sup>164</sup>

Já a nível regional, o que se pode perceber é a confluência da atividade comercial de províncias menores para as províncias próximas que se mostravam economicamente mais potentes. Foi o caso de Recife, cuja praça portuária mantinha intensa relação com as províncias adjacentes a Pernambuco, como Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas, sendo a principal praça comercial da região. Neste caso, o que se percebe, é que parte da produção destinada a portos internacionais que deixavam o Brasil pelo porto de Recife, era resultante de um processo de acumulação previamente proporcionada pelo comércio de cabotagem realizado entre as diferentes províncias daquela região.<sup>165</sup>

---

<sup>163</sup> MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Brazilian Journal of Political Economy*, São Paulo: Editora 34, v. 32, n. 1, pp. 142-166, jan./-mar., 2012, p. 160.

<sup>164</sup> Acerca da movimentação do porto de Desterro no século XIX, cf: HÜBENER, *op. Cit.*

<sup>165</sup> SILVA, *op. Cit.*

Em uma escala mais ampla, a cabotagem desenvolvida entre as diferentes regiões do império, permitia que produtos provenientes de províncias que, por vezes, estavam a milhares de quilômetros de distância, como Santa Catarina e Bahia, se tornassem acessíveis umas às outras. Ao longo de todo o século XIX, por exemplo, embarcações gaúchas levaram o charque produzido no Rio Grande do Sul a portos de todo o país.

A navegação de cabotagem parece ter ganhado força no Brasil, sobretudo, a partir da segunda metade do século XVIII. Ao final do período colonial, já era possível perceber um crescente aumento nas relações comerciais estabelecidas entre as diversas praças mercantis do território nacional. Tais relações foram ganhando cada vez mais destaque no conjunto da economia nacional, especialmente a partir da transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808, e da independência brasileira, em 1822. Além disso, “os produtos destinados ao mercado interno demonstraram a capacidade de fomentar o crescimento de algumas capitânicas” e suas regiões de exportação, foi o que ocorreu, por exemplo, com Santa Catarina.<sup>166</sup>

Se durante seus dois primeiros séculos, a ocupação do território catarinense esteve muito mais vinculada à sustentação e defesa do sistema colonial do que à produção colonial em si, foi exatamente no final do século XVIII que as coisas começaram a mudar. As medidas de avanço da Coroa portuguesa em direção aos territórios do sul, combinadas à chegada dos primeiros colonos açorianos à Santa Catarina, proporcionaram um aumento acentuado do contingente populacional da região, gerando um crescimento no consumo e, conseqüentemente, ampliando a demanda por excedentes, o que lhe permitiu o desenvolvimento de uma economia que transcendia a mera subsistência.<sup>167</sup>

Foi nesse momento que Santa Catarina se tornou um dos principais exportadores de farinha e mandioca para províncias como o Rio de Janeiro e Bahia.<sup>168</sup> Em 1812, por exemplo, 12% das embarcações que partiam do porto do Rio de Janeiro para a navegação

---

<sup>166</sup> Para uma discussão mais ampla acerca do mercado interno brasileiro em finais do século XVIII e início do XIX, cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

<sup>167</sup> PENNA, Clemente G. *Escravidão, liberdade e os arranjos de trabalho na Ilha de Santa Catarina nas últimas décadas de escravidão (1850-1888)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005 (sobretudo o primeiro capítulo); e também, MAMIGONIAN, Beatriz G; CARDOSO, V. H. B. *Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina*. In: Beatriz G. Mamigonian, Joseane Z. Vidal. (Org.). *História diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013, p. 17-42.

<sup>168</sup> MARCONDES, *Op. Cit.* p. 146; BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013, p. 131.

interprovincial tinham a província de Santa Catarina como destino.<sup>169</sup> A transferência da família real portuguesa para o Brasil, em 1808, intensificou ainda mais esse comércio, proporcionando a integração de algumas regiões periféricas do Império aos circuitos atlânticos, fosse por meio de relações comerciais diretas, ou ainda, com as praças portuárias do Centro-Sul.<sup>170</sup>

Diferente do que ocorreu com as outras províncias da região Sul do Império – leia-se Paraná e Rio Grande do Sul –, que desenvolveram ao longo do século XIX relações de exportação tanto a nível nacional quanto internacional – no caso da primeira com a comercialização da erva mate e da segunda com a indústria pecuária –, as exportações em Santa Catarina se voltaram, quase que em absoluto, ao mercado interno, desenhando uma tímida, quando não inexistente, interação direta com o mercado internacional durante boa parte do Segundo Reinado.<sup>171</sup>

No triênio de 1851-1853, por exemplo, as importações e exportações de Santa Catarina foram contabilizadas em quase 3.500 contos de réis.<sup>172</sup> Deste montante, cerca de 56% eram resultantes de atividades de importação e, 44% de exportação. Embora a tendência do comércio exportador tenha se mantido crescente ao longo da segunda metade do século XIX, o que se percebe é que, tal como no triênio citado, os valores de importação acabaram, geralmente, sendo maiores do que os de exportação, de forma que, foram raras as vezes ao longo daquele período que a balança comercial catarinense fechou em *superávit*. Um desequilíbrio comercial que se deu, sobretudo, devido à baixa rentabilidade dos produtos exportados pela província e de uma alta taxa importação.<sup>173</sup>

Dos produtos importados que chegaram à Santa Catarina neste mesmo triênio, apenas 3% o haviam feito via navegação de longo curso. Os demais 97%, adentraram os portos catarinenses a bordo de embarcações da navegação de cabotagem. Embora tenha apresentado números que variaram ao longo dos anos, a navegação de cabotagem foi o meio pelo qual se desenvolveram a maior parte das relações comerciais da província durante o século XIX.<sup>174</sup>

---

<sup>169</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*. São Paulo: Editora Unesp, 2014, p.36.

<sup>170</sup> PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX*. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.pp. 13-16

<sup>171</sup> HÜBENER, *op. Cit.*, p. 08.

<sup>172</sup> SANTA CATARINA. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina em 19 de abril de 1854*. Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1855, p. 28.

<sup>173</sup> HUBENER, *op. Cit.*, p. 43.

<sup>174</sup> *Ibidem*, p. 65.

Já com relação as importações desse triênio, 22% eram de gêneros produzidos no Brasil. As relações comerciais de importação que a cabotagem catarinense estabeleceu se deram, sobretudo, com o Rio de Janeiro, sendo que as principais mercadorias importadas foram cereais, bebidas, algodão, lã, linho, carvão e ferro, além de uma série de produtos manufaturados. Isso ocorria porque essas relações se davam, em sua maior parte, com comerciantes do Rio de Janeiro, mas também, porque os portos da Corte atuavam como um importante centro de centralização da produção nacional e, ao invés de serem diretamente importadas, algumas das mercadorias produzidas pelas províncias do Norte, muitas vezes só chegavam à Santa Catarina através de relações estabelecidas na capital do Império. O segundo maior parceiro nas importações catarinenses foi o Rio Grande do Sul, fornecendo, sobretudo, charque, mas também, sebo e óleo. E, em menor escala, pode-se observar importações feitas também da província do Paraná, de onde advinham madeiras de construção, telhas de barro e feijão; de Pernambuco, com remessas de sal e açúcar; de São Paulo, com café e, da Bahia, com algodão. Além destes, ao longo dos anos finais do Império, é possível observar ainda a chegada de produtos originários de Sergipe e Alagoas.<sup>175</sup>

Os demais 88% das importações catarinenses se tratavam de produtos de origem estrangeira, sendo que destes, 2% eram resultantes de processo de reexportação, ou seja, eram produtos que, embora tivessem adentrado o território nacional por outro porto eram, ainda sem pagar os direitos de consumo, redirecionados à Santa Catarina, onde tal tarifação se realizava. A maior parte dessas importações de produtos estrangeiros, cerca 76%, ocorriam, no entanto, mediante a expedição seguida de cartas guia. Neste caso, diferentemente do anterior, os produtos a serem reexportados já haviam sido despachados para consumo no porto em que adentraram o território nacional e, por isso, ficavam a partir daquele momento sujeitos apenas à tarifação das exportações nacionais.

Essa importação de produtos estrangeiros por meio de cartas guia ocorreu, quase exclusivamente, entre comerciantes catarinenses e aqueles que atuavam na Corte. Muitas vezes, esses produtos importados eram comprados dos mesmos comerciantes para quem os atacadistas e comissários catarinenses vendiam farinha e demais gêneros, ou então, de indivíduos que compunham suas redes comerciais. Após serem recebidos na província, geralmente pelo porto da capital, esses produtos eram comercializados por casas de atacado com comerciantes de pequeno porte, como varejistas ou retalhistas, que os vendiam em seus

---

<sup>175</sup> *Ibidem*, p. 65-69.

armazéns de secos e molhados e pequenas mercearias. Por fim, há de se considerar ainda, um último nível de distribuição destes produtos, aquele realizado por mascates e atravessadores que, realizando um comércio quase sempre ambulante, levavam esses produtos até o interior.<sup>176</sup>

Já com relação às exportações realizadas pelos portos catarinenses, o que se percebe ao analisarmos o mesmo triênio, é que 68% delas tinham como destino portos nacionais, ou seja, eram feitas via navegação de cabotagem. Segundo os dados divulgados pelo governo, naquele momento os principais destinos das exportações catarinenses eram as províncias do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, São Paulo, Bahia e Pernambuco. Embora ocorressem, exportações à outras províncias se deram de forma mais ocasional. As exportações que seguiam para portos estrangeiros via navegação de longo curso foram, naquele período, de cerca de 26%. Os outros 6%, eram referentes às reexportações, tais como aquelas que o Rio de Janeiro fazia para Santa Catarina e, neste caso, 97% delas seguiam para portos estrangeiros, ao passo que 3% para portos nacionais.

Dentre os produtos que deixaram a província de Santa Catarina entre 1857 e 1859, o item mais exportado foi a farinha de mandioca, cerca de 400 toneladas do produto deixaram a província. A farinha foi, na verdade, a principal exportação catarinense ao longo de quase todo o século XIX e, a maior parte dela saiu através do porto de Desterro. Isso porque, além da capital deter a maior produção em comparação as outras regiões da província, era ali também que se concentrava a maior parte dos comerciantes que realizavam estas transações. Deste modo, além da produção local, a maior parte da produção de outras regiões era escoada à capital antes de ser exportada. No caso de Laguna, por exemplo, o segundo maior porto catarinense no período, apenas 30% da farinha que deixava aquele porto seguia direto para outras províncias, sendo que a maior parte, 70% aproximadamente, era primeiro direcionada ao porto da capital.<sup>177</sup>

O segundo produto catarinense mais exportado naquele período foi a fava (76 toneladas), seguido do milho de bulhão (46 toneladas). Embora tenha ocupado a terceira posição nas exportações de 1857-1859, o milho foi o segundo produto mais exportado pelos portos catarinenses ao longo do século XIX e, no seu caso, era o porto de Laguna o maior

---

<sup>176</sup> *Ibidem*, p. 15.

<sup>177</sup> *Ibidem*, p.27.

exportador, No entanto, tal como ocorria com a farinha, a maior parte deste produto tinha como destino outros portos da província.<sup>178</sup>

Outros produtos apresentaram ainda valores de exportação consideráveis, como no caso do açúcar, amendoim, feijão, gengibre, café chumbado e goma. As exportações contavam também com produtos advindos da indústria oleira, da indústria pecuária, e da indústria madeireira. Como se pode perceber, a maior parte dos produtos advinha da indústria agrícola, e era exportada em sua forma bruta ou com pouco beneficiamento. No entanto, embora figurem em baixas quantidades, é possível identificada também a existência de produtos manufaturados entre as exportações.

Era exatamente o perfil da exportação catarinense que, segundo Francisco Carlos de Araújo Brusque, o então presidente da província em 1859, ajudava a compreender a tímida atuação de Santa Catarina frente ao mercado internacional. Uma vez que o comércio resultava, em sua maior parte, dos produtos da pequena lavoura, ou seja, de gêneros alimentares de uso comum no país, não havia nada que convidasse os países estrangeiros a virem permutar os produtos de sua indústria com os da indústria catarinense, nem tão pouco, os catarinenses tinham o que levar aos longínquos portos em busca dos produtos que careciam.<sup>179</sup>

O que se observa, é que esse quadro de *déficit* na balança comercial, combinado a uma produção em reduzida escala – se comparada a de outras regiões –, somada à ausência de atividade exportadora via navegação de longo curso, fez com que, até o início dos anos 2000, a importância da economia marítima na região fosse minimizada pela historiografia local.<sup>180</sup> No entanto, como indicam análises mais recentes, a não ocorrência dessas exportações internacionais foi responsável, no máximo, por menores índices de arrecadação e eventuais déficits na balança comercial. A economia existente em Santa Catarina durante o século XIX, mesmo que apenas voltada ao mercado interno, e com base em produtos de baixa arrecadação, permitiu o desenvolvimento de uma atividade mercantil bastante ampla, complexa e dinâmica. Percebamos, que não se trata de negar o fato de que o comércio catarinense, em comparação ao de outras províncias, gerou cifras significativamente menores, mas sim de reconhecer que,

---

<sup>178</sup> *Ibidem*, p. 28-29.

<sup>179</sup> SANTA CATARINA. Relatório do presidente da província de Santa Catarina, Francisco Carlos de Araújo Brusque, apresentado em 1859 a Assembla Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1860, p. 36.

<sup>180</sup> HÜBENER, *op. Cit.*; CARDOSO, Fernando H. *Negros em Florianópolis: relações sociais e econômicas*. Florianópolis: editora Insular, 2000; CARDOSO, Fernando H.; IANNI, Octavio. *Cor e Mobilidade Social em Florianópolis*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

mesmo dentro das suas limitações, ele existiu e que a atividade marítima foi um importante eixo do desenvolvimento econômico local.<sup>181</sup>

Além disso, as grandes fortunas existentes em território catarinense ao longo do século XIX, foram construídas com base nas atividades mercantis. As três maiores de Desterro, no terceiro quartel do século XIX, pertenciam a Manoel de Almeida Vargas, e aos irmãos João Pinto da Luz e Jacinto José da Luz, todos comerciantes de grosso trato que atuavam como atacadistas e comissários, recebendo produtos do Rio de Janeiro, os redistribuído e efetuando a exportação da produção local.<sup>182</sup>

A história política local, aponta, igualmente, que a medida que o século XIX avançou, foi aumentando também o número de autoridades civis na esfera política que haviam iniciado suas vidas públicas atuando como comerciantes e proprietários de embarcações.<sup>183</sup> O que demonstra que, além de movimentar a economia e mobilizar mão de obra, o comércio marítimo parece ter garantido ainda a reprodução de estruturas sociais e políticas semelhantes àquelas encontradas em províncias economicamente mais ativas, subsidiando o desenvolvimento de uma complexa rede de relações políticas e econômicas, e ratificando a ideia de que o papel que a navegação de cabotagem ocupou na dinâmica da sociedade catarinense não pode, e não deve, ser mensurado levando em conta apenas o montante financeiro que ela gerou.

Uma forma de melhor apreender a proporção dessa atividade mercantil e, assim, compreender sua importância ao cenário local, pode estar na análise das potencialidades deste setor como cenário de emprego e exploração de mão-de-obra, fosse ela livre ou cativa. Por isso, na sessão a seguir, buscaremos remontar o grupo de trabalhadores atuantes na cabotagem em Santa Catarina, mensurando sua dimensão, por meio de um jogo de escalas que nos permita compará-lo àquele existente em outras partes do território nacional.

## 2.2 A CABOTAGEM NOS CENSOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA: ALGUNS NÚMEROS ACERCA DE SANTA CATARINA E DO IMPÉRIO

Em 1854, um ano depois do naufrágio do vapor Pernambucana, Naquele mesmo ano, conforme pode ser verificado através dos mapas publicados pelo Ministério da Marinha, o

---

<sup>181</sup> PENNA, *op. Cit.*; PASSOS, *op. Cit.*

<sup>182</sup> BILÉSSIMO, Angelo R. Entre a Praça e o Porto: grandes fortunas nos inventários Post Mortem em Desterro (1860-1880). Itajaí: UDESC; Casa Aberta, 2008, p.107.

<sup>183</sup> HÜBENER, *op. Cit.*, p. 112.



Império contava com cerca de 36.885 homens que haviam sido matriculados como trabalhadores marítimos, sendo que destes, 1.070 estavam vinculados à navegação de longo curso, 26.263 à navegação de cabotagem, 11.888 ao tráfico dos portos e rios, 6.326 atuavam como pescadores e 1.338 como carpinteiros da ribeira e calafates.<sup>184</sup> Comparando os dados da estimativa populacional aos dados do censo marítimo de 1854, é possível constatar que, naquele ano, aproximadamente 1% dos homens do Império eram trabalhadores do mar. Esta porcentagem provavelmente era um pouco maior, uma vez que esses números contabilizavam apenas aqueles que atuavam exclusivamente neste setor e que já haviam sido matriculados, além disso, naquele ano, a contagem trazia dados de somente 10 das 16 províncias litorâneas do Império.

Em Santa Catarina, ao cruzarmos os números da população masculina da província, registrada em uma contagem de 1855,<sup>185</sup> como os dados da capitania do porto referentes ao mesmo ano,<sup>186</sup> percebemos que a porcentagem dos trabalhadores que atuavam na faina marítima era mais do que o dobro daquela percebida em relação ao Império, chegando a quase 2,3%. No ano seguinte, 1856, os 1.231 trabalhadores marítimos matriculados em Santa Catarina, correspondiam a cerca de 3% de todos os marítimos registrados a nível nacional.

Se olharmos especificamente os números referentes aos trabalhadores da cabotagem, essa proporção era ainda maior, e os 940 marítimos registrados em Santa Catarina representavam cerca de 5,5% da mão de obra empregada naquele setor a nível nacional.<sup>187</sup> Essa intensa atividade já era, inclusive, reconhecida à época, pois, em 1870, o presidente da província de Santa Catarina destacava em seu relatório anual que aquela era uma região digna das atenções do governo, afinal, “poucas províncias apresentam tão brilhante aspecto e tão risonho futuro por este lado. Em toda a extensão do litoral, nos grandes portos, nas enseadas, ou nos rios que deságuam no oceano, se encontra cabotagem em atividade”.<sup>188</sup>

---

<sup>184</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1854...*, p. T-Kb.

<sup>185</sup> SANTA CATARINA. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina em 1º de março de 1855*. Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1855, p. 35.

<sup>186</sup> SANTA CATARINA. Fala que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. João José Coutinho, dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato de abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1856. Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1856. p.19.

<sup>187</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1856 apresentado a Assembléia Geral Legislativa na 1ª sessão da 10ª legislatura, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, José Maria da Silva Paranhos. Tipografia Nacional: Rio de Janeiro, 1857. p. T-Pb.

<sup>188</sup> SANTA CATARINA. Relatório que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. André Cordeiro de Araújo Lima, dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 25 de março de 1870. Volume 2. p.18.

Apurando ainda mais o olhar, perceberemos que o papel que a navegação ocupou como fonte de trabalho foi ainda mais significativo nas principais cidades portuárias da província. Em 1860, dos 11.000 habitantes que viviam em Desterro, 16% (1.775 pessoas), atuavam como marítimos em um dos setores da navegação, sendo que destes, 58% (1.094 trabalhadores) na navegação de cabotagem.<sup>189</sup>

Dentre as províncias litorâneas, o Rio de Janeiro foi a que concentrou a maior parte dos marítimos atuantes na cabotagem no país. Em média, 52% dos trabalhadores deste setor matriculados entre 1852 e 1867 atuavam nos portos daquela província e, embora esse valor tenha variado ao longo dos anos, ele nunca foi inferior a 38%.<sup>190</sup> Em contrapartida, era a Bahia que detinha a maior frota empregada na cabotagem e, os marítimos que formavam as tripulações das embarcações baianas representaram, em média, 22% dos marítimos da cabotagem no país. Embora os números da Bahia se mostrem consideravelmente mais baixos do que aqueles apresentados pelo Rio de Janeiro, seus índices nunca foram alcançados por outras províncias, o que a manteve isolada em segundo lugar ao longo de toda a série.<sup>191</sup>

Mesmo tendo apresentando um quadro financeiro tímido ao longo do Segundo Reinado, de 1852 a 1867 Santa Catarina se manteve entre as cinco províncias que apresentaram as maiores somas de marítimos atuantes na navegação de cabotagem. Isso só não ocorreu, nos anos em que a província não remeteu dados ao Ministério. Nos demais anos, apresentou por nove vezes os maiores números para a Região Sul e, por sete vezes (sendo que destas, cinco foram consecutivas: de 1859 a 1863) a terceira maior soma do Império, de modo que, em média, os portos catarinenses foram responsáveis por cerca 4% dos trabalhadores da navegação de cabotagem, sendo que em alguns anos, como 1863 e 1864, esse valor chegou a cerca de 10%. Essa significativa atuação dos catarinenses no setor naval chegou a ser destacada pelo tenente da Marinha, Eloy Sabino Pessoa que, no fim da década de 1850, apontou Santa Catarina como um viveiro de excelentes marujos, sendo, inclusive, comum que navios americanos dedicados à pesca da baleia, procurassem naqueles portos homens para comporem suas tripulações.<sup>192</sup>

---

<sup>189</sup> SANTA CATARINA. Relatório do presidente da província de Santa Catharina, o conselheiro Vicente Pires da Mota, apresentado em 1861, á Assembla Legislativa Provincial na 1ª sessão da 11ª legislatura. Santa Catarina, Tipografia de J. L. Lopes, 1861, p. 10.

<sup>190</sup> Vide Apêndice E.

<sup>191</sup> Tal como pode ser percebido por meio do Apêndice J.

<sup>192</sup> PESSOA, Sabino Eloy. Viagem da Corveta Imperial Marinheiro nos anos de 1857 a 1858 a diversos portos do Mediterrâneo e do Atlântico. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1860, p. 18.

Depois de Santa Catarina, o Sergipe, foi a província que apresentou a quarta maior soma de trabalhadores, em média, 3,6% dos marítimos da cabotagem. A província foi seguida por Rio Grande do Sul, Alagoas, Pará e Pernambuco.<sup>193</sup>

Além de trazerem à tona o tamanho dessa categoria, os censos marítimos nos permitem ainda ter uma ideia dos múltiplos perfis que compunham o grupo destes trabalhadores nas diferentes províncias litorâneas do Império. Apesar das variações regionais, e daquelas ocorridas ao longo do tempo, pode-se dizer que a maior parte dos trabalhadores que atuaram como marítimos na cabotagem brasileira eram homens livres.<sup>194</sup> O período coberto pelos censos revela que a presença destes homens variou de 65% a 81%, mas que, em média, eles representaram 73% daquela força de trabalho, enquanto os marinheiros escravos foram, em média, 27% do setor.<sup>195</sup>

### 2.2.1 Marítimos livres: nacionais e estrangeiros

Os marítimos livres atuantes na navegação de cabotagem não formavam um grupo homogêneo, a começar pela sua origem. Quando analisados, os censos publicados entre 1856 e 1867 revelam que dentre os trabalhadores livres, em média, 72% eram nacionais,<sup>196</sup> ao passo

---

<sup>193</sup> Apêndice E.

<sup>194</sup> A estrutura de classificação dos censos marítimos organizados pelo ministério da marinha não nos permite distinguir dentre aqueles classificados como livres quais eram, na verdade, libertos. Isso porque, nos censos publicados entre 1848 e 1855 a classificação a qual os marítimos livres eram submetidos, fazia referência apenas a sua cor. (brancos, índios, pardos e pretos). Em um primeiro momento, fiquei tentado a imaginar que esta divisão dos homens de cor entre pardos e pretos tivesse alguma relação com outros binômios classificatórios utilizados no período, como por exemplo, pretos e crioulos, no qual, o primeiro, se referia aos sujeitos escravizados advindos do continente africano e, o segundo, àqueles já nascidos em solo brasileiro. No entanto, a partir de 1856, os marinheiros passaram a ser, primeiramente, classificados também de acordo com sua origem (separando-os entre nacionais e estrangeiros). A partir desse momento, é possível perceber a existência de uma queda nos números referentes aos marítimos nacionais livres brancos e pretos (os dois grupos mais numerosos entre os marinheiros estrangeiros livres), resultante, provavelmente, da nova forma de contagem que, agora, separava os estrangeiros e, provavelmente, classificava os africanos libertos como tais. É nesse momento, que a lógica explicativa acima perde sua validade, uma vez que, mesmo com a separação por nacionalidade, a divisão entre brancos e pretos foi mantida. É importante lembrar, que estes censos eram construídos com base nas tabelas remetidas pelas capitânicas dos portos, e que estas, por sua vez, tinham como origem as matrículas expedidas aos trabalhadores marítimos de cada setor. No caso dos marinheiros, a matrícula havia sido concebida também como instrumento de identificação. Para isso, descrevia, detalhadamente, as características físicas de cada trabalhador a fim de promover um melhor controle da polícia dos portos, de modo que a cor, seria apenas mais uma destas características. Além disso, a definição da cor de um marinheiro, provavelmente, não era definida por ele próprios, mas sim pelos capitães do porto e secretários das capitânicas. Sendo assim, é importante termos em mente que quando emprego a expressão *marinheiros livres*, faço tendo em mente a ideia de que este era um grupo composto também por indivíduos preteritamente escravizados e que àquela altura já haviam conquistado sua liberdade.

<sup>195</sup> Com base nos números apresentados no Apêndice D.

<sup>196</sup> Aproprio-me aqui, da concepção elaborada por Silvana Jeha de que o conceito de marujo nacional é empregado no sentido de fazer referência à homens nascidos no território do Império, identificados na documentação, geralmente, por suas províncias e cidades de origem, e não como sinônimo de brasileiro.

que 28% eram estrangeiros, Se analisada a série ano a ano, o que se percebe é que a presença destes estrangeiros a nível nacional variou de 24% a 32% da força de trabalho daquele setor. Destes estrangeiros, 91% foram classificados como brancos, 7,5% como pretos, 1% como pardos e 0,5% como índios.<sup>197</sup>

Em Santa Catarina, além da presença de estrangeiros livres ser maior do que a média nacional – isso porque os estrangeiros representaram, em média, 40% dos marinheiros da cabotagem catarinense – a configuração desse grupo também diferia daquela observada no quadro nacional. Ali, o grupo dos estrangeiros era formado exclusivamente por marinheiros classificados como brancos, na sua maioria, de origem portuguesa.<sup>198</sup>

Tal como em Santa Catarina, é bem provável que a nível nacional, a maior parte dos estrangeiros livres classificados como brancos fossem também lusodescendentes (portugueses e açorianos). Quando analisou o perfil dos marítimos que compunham as tripulações da Marinha de Guerra entre 1833 e 1854, Silvana Jeha demonstrou que 46% dos marítimos estrangeiros a serviço da Armada Nacional pertenciam a esse grupo. Segundo a autora, era comum que jovens portugueses utilizassem o engajamento voluntário nas forças armadas com estratégia para garantir sua migração sem precisar arcar com os custos da viagem. Nestes casos, esses homens costumavam assumir contratos de trabalho de pequena duração, geralmente de um ano, na esperança de, após obterem dispensa do serviço militar, buscarem na marinha mercante melhores salários.<sup>199</sup>

Ainda segundo a historiadora, essa alta presença de marinheiros originários das antigas metrópoles era um fenômeno observável também em outros portos da América Independente. Tal como nos Estados Unidos, onde, em 1808, 50% dos marujos não eram nacionais. Sendo que destes, 75% eram britânicos, demonstrando como, em um primeiro momento após suas independências, não foi possível às ex-colônias da América prescindirem totalmente dos marinheiros das metrópoles.

Contudo, como a autora mesmo ressalta, no caso do Brasil, a partir da década de 1830, já era possível perceber nas falas dos oficiais à frente da administração da Marinha, o desejo de formar uma maruja composta, sobretudo, por nacionais. Na década seguinte, 1840,

---

Embora os ideais de nacionalidade e brasilidade tenham estado em pleno processo de elaboração ao longo do século XIX, o termo “marinheiro nacional” pode ser encontrado na documentação oficial ao menos desde a década de 1830 (JEHA, *op. Cit.*, p. 109)

<sup>197</sup> *Idem* nota 197.

<sup>198</sup> Tal como pode ser visto por meio do Apêndice G.

<sup>199</sup> JEHA, *op. Cit.* p. 79-80.

o que se observa é uma expansão desse intuito de nacionalização também para a Marinha Mercante e a tentativa de adoção de uma postura que, por meio de medidas protecionistas, buscariam mitigar o contingente de marítimos estrangeiros atuantes naquele setor.

O próprio Ministro Holanda Cavalcanti sugeriu, por meio de um projeto de lei apresentado em 1846, que todos os indivíduos empregados no alto-mar, costas e rios, embarcações nacionais, fossem reputados brasileiros e, que só para aqueles estrangeiros que servirem por três anos na marinha de guerra, fosse concedida carta de naturalização e, conseqüentemente, o direito de atuação na marinha mercante. Para o ministro, o fato de o peso do recrutamento militar recair exclusivamente sobre os ombros dos marinheiros nacionais livres, os afastava do trabalho marítimo, contribuindo para o atrofiamento do setor e deixando-o entregue a uma massa de estrangeiros e escravos.<sup>200</sup>

Embora fossem, aparentemente, de interesse do Governo, essas políticas protecionistas frente a presença de mão de obra estrangeira e antiescravista parecem não ter sido de todo bem-vistas.<sup>201</sup> À época da proposta de Holanda Cavalcanti, o ministro chegou a ser acusado por outros políticos de querer vulgarizar a cidadania brasileira e afugentar os estrangeiros do país. Ademais, em 1854, proprietários de embarcações mercantes da Bahia reclamavam da alta taxa de nacionais que um aviso promulgado naquele ano havia imposto, e diziam que, mesmo ofertando vagas em anúncios de jornais para marinheiros nacionais, os candidatos não apareciam, o que os obrigava a contratar estrangeiros, sobretudo portugueses.<sup>202</sup>

De modo geral, a presença de marinheiros portugueses nas duas marinhas parece por vezes ter sido uma realidade independente das leis que buscaram regula-la. Ao menos foi o que sugeriu em 1847 o ministro plenipotenciário de Portugal na Corte, José de Vasconcellos e Sousa. Segundo o ministro, os portugueses se matriculavam na marinha mercante como súditos brasileiros para facilitar o seu acesso aos postos de trabalho daquele setor. No entanto, desta prática, resultavam situações embaraçosas, relacionadas sobretudo com a questão do recrutamento destes indivíduos que, após serem capturados e se verem forçados a servir nos navios do Estado, reivindicavam a identidade estrangeira que haviam ocultado na procura por

---

<sup>200</sup> ACD. Sessão em 18/06/1846, p. 229.

<sup>201</sup> É importante destacar que, embora não tenha sido aprovada nenhuma medida que restringia a atuação de estrangeiros como marítimos na navegação mercante nacional, já existia, desde 1814, uma lei que proibia a atuação de embarcações estrangeiras e restringia às nacionais (aquelas pertencentes a cidadão brasileiros) o direito de exercer o comércio de cabotagem no litoral brasileiro. Essa medida, havia sido implementada ainda pela Coroa portuguesa, em resposta às reclamações dos comerciantes locais após a abertura dos portos, resultante do tratado comercial de 1810.

<sup>202</sup> ASIB. Sessão em 15/02/1845, p. 79.

vagas nos navios do comércio. As autoridades portuguesas chegaram, por vezes, a encaminharem requerimentos coletivos ao Governo brasileiro, vista o elevado número de portugueses recrutados.<sup>203</sup>

Embora, no caso da Marinha de Guerra, sobretudo a partir da década de 1850, as medidas de redução da participação de estrangeiros pareçam ter alcançado relativo sucesso – parte em decorrência do aumento no recrutamento de marítimos nacionais e das remessas cada vez mais crescentes de jovens advindos das escolas de aprendizes de marinheiros –, a incapacidade do Governo Liberal em aprovar uma legislação que estendesse o recrutamento aos marinheiros estrangeiros e limitasse de forma efetiva sua atuação nos setores na navegação nacional parece ter garantido a esse grupo de trabalhadores, ao menos até o final da década de 1860, uma atuação relativamente estável na marinha mercante, sobretudo na navegação de cabotagem.

Embora os portugueses tenham sido maioria entre os estrangeiros livres classificados como brancos, é preciso destacar também uma significativa presença de marinheiros anglófonos nos portos nacionais, sobretudo britânicos e estadunidenses. Em 1858, dos 11 estrangeiros que se engajaram à Armada Nacional na capitania do porto de Santa Catarina, sete eram estadunidenses. No ano anterior, em 1857, haviam sido três e, dez anos depois, é possível localizar outros seis jovens estadunidenses, todos com pouco mais de 20 anos e que, tal como os outros, haviam se engajado no serviço militar brasileiro em contatos de um ano.<sup>204</sup> A presença destes estrangeiros em Santa Catarina pode ser talvez explicada pelo fato de que, embora as praças portuárias catarinenses não mantivessem muitas relações comerciais com os Estados Unidos, o porto de Desterro era um tradicional ponto de parada às incursões que, advindas no Atlântico Norte, buscavam realizar a travessia do Cabo Horn e acessar a costa leste das américas. Além disso, como é possível perceber nos jornais, o porto da capital catarinense recebia com certa regularidade um número considerável de baleeiros que ali atracam a fim de fazer aguada, reabastecer suprimentos e realizar eventuais reparos. Boa parte destas embarcações, há de se destacar, viajava sob bandeira estadunidense.

Além dos portugueses e anglófonos, é possível também que dentre os estrangeiros livres brancos, fossem encontrados, em menores proporções, europeus de outras nacionalidades, além de hispano-americanos e caribenhos.

---

<sup>203</sup> JEHA, *op. Cit.*, p. 80.

<sup>204</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1857*, fl. 93-94; *Livro 1867*, set-dez, fl. 79.

Além daqueles classificados como brancos, o grupo dos estrangeiros livres era composto também por marítimos pretos, pardos e índios. Não é possível delimitar com exatidão quais eram os critérios para classificação destes trabalhadores como pretos ou pardos, todavia, é provável que os pretos, segundo maior grupo dentre os estrangeiros livres, fossem africanos que haviam chegado ao Brasil na condição de escravos, mas que, em algum momento, haviam reconquistado sua liberdade.<sup>205</sup>

Figura 10: Matrícula de Thomaz Lopes, Bahia, 1849.

Matrícula de <i>Thomaz Lopes - Libertos</i>																		
COMARCA <i>Cidade</i> E ESTAÇÃO <i>do capom rado</i>	Nacionalidade.	Naturalidade.	RESIDENCIA.				Condição.	Estado.	Idade.	Cór.	Rosto.	Cabellos.	Olhos.	Nariz.	Lábios.	Barba.	Sinaes anormaes.	Altura.
			Freguesia.	Rua.	N.º de casa.	Ramo de vicio.												
Filho de <i>Paulo</i> <i>Cognato</i>	<i>Africana</i>	<i>Liberto</i>	<i>Do Chichê</i>	<i>2</i>	<i>Abas.</i>	<i>Liberto</i>	<i>Solteiro</i>	<i>28 annos</i>	<i>Branco</i>	<i>Comprido</i>	<i>Comprido</i>	<i>Castanho</i>	<i>Chato</i>	<i>Quero</i>	<i>Quero</i>	<i>Da Africa</i>	<i>5' 10"</i>	<i>5' 10"</i>

Capitania do Porto da Bahia *25 de Agosto* de 1849.

*Polizotto*  
Capitão do Porto

Secretario  
*Jos. José Salmeida*

Fonte: APEBa. Polícia, Passaportes, Maço 6368 [consultado por Lisa E. Castillo].

<sup>205</sup> É curioso que na estrutura de contabilização dos trabalhadores marítimos organizada pelo Ministério da Marinha, os africanos libertos fossem classificados como estrangeiros. Afinal, tal como demonstrou Beatriz G. Mamigonian, embora o projeto de cidadania liberal do pós-independência propusesse incorporar índios e libertos ao corpo da nação, a postura conservadora assumida por alguns dos construtores do Estado garantiu que, pela constituição de 1824, mais especificamente através de seu artigo 6º, a aquisição da cidadania brasileira por alforria fosse restringida apenas àqueles escravos já nascidos no Brasil. Relegando os africanos libertos a um espaço de indefinição que, ao mesmo tempo que lhes negava a cidadania brasileira, recusava-se em reconhecê-los como estrangeiros, o Estado brasileiro fez com que estes sujeitos vivessem sob uma condição apátrida. Além disso, como a autora demonstra, em variados momentos ao longo do século XIX, a legislação nacional (mas também aquela a nível provincial e municipal) tendeu a não considerar estes sujeitos dentre os estrangeiros, mas sim, a associá-los ao grupo dos escravos, diferentemente do que fazia os censos marítimos. MAMIGONIAN, Beatriz G. Os direitos dos libertos africanos no Brasil oitocentista: entre razões de direito e considerações políticas. *Revista História*, São Paulo, v. 34, n. 2, p. 181-205, jul./dez. de 2015.

Tal como era o caso de Thomaz Lopes, um liberto, que morava na Rua do Caxixe, em Salvador, e atuava como marinheiro na freguesia do Pilar. A partir da matrícula que fez na capitania do porto daquela cidade, em 1849 (figura 11), é possível saber que Thomaz tinha 28 anos, era africano, mais especificamente nagô, e que havia sido classificado como preto. Todavia, é provável que nem todos os estrangeiros livres classificados como pretos fossem libertos. É possível que alguns deles, mesmo sendo africanos, tenham chegado ao Brasil como homens livres e por iniciativa própria, tal como fez Simão, o marítimo caboverdiano que vimos no início deste capítulo.

Já os pardos, que figuravam, em média, como 1% dos estrangeiros livres, provavelmente eram afro-portugueses ou afrodescendentes nascidos nas américas tal como aqueles classificados como índios e, provavelmente, originários, sobretudo, das repúblicas da Bacia do Prata e de outras ex-colônias espanholas.

Embora a presença de estrangeiros tenha sido relativamente estável dentre os marinheiros livres atuantes na cabotagem, eram os nacionais que, como vimos, representaram a maior parte (72%) dentre os trabalhadores livres deste setor da navegação.

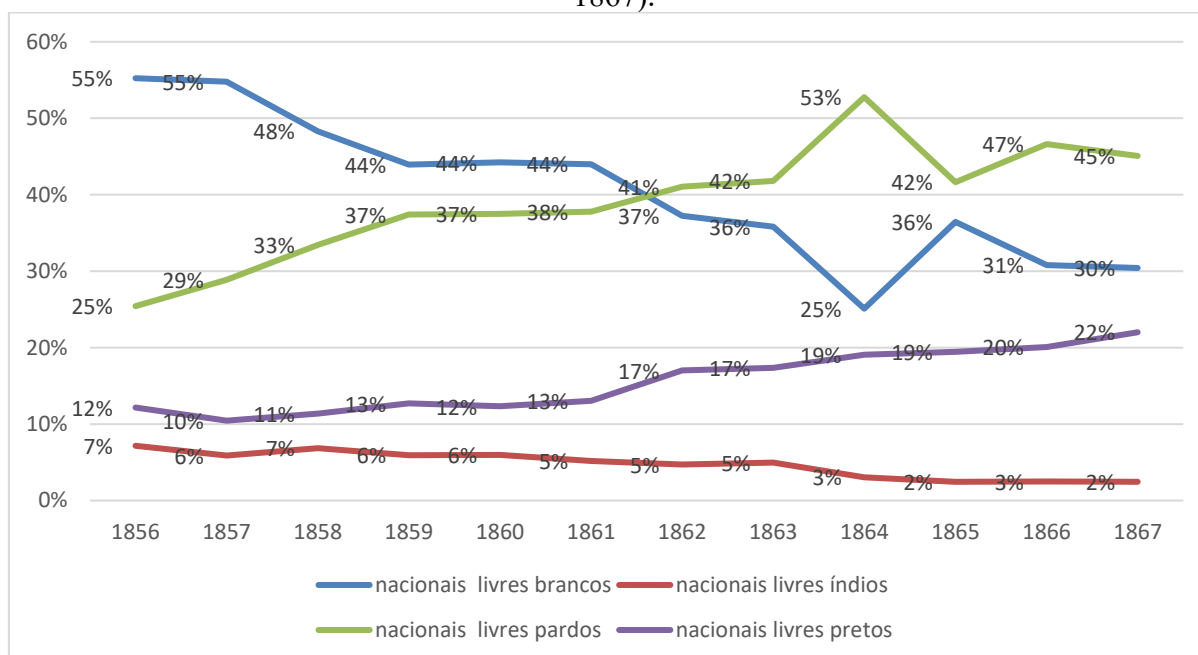
Segundo a cor, os marinheiros nacionais livres foram classificados como sendo, em média, 40% brancos, 39% pardos, 16% pretos e 5% índios. Um quadro que diferia em muito daquele apresentado por Santa Catarina, onde, os marinheiros livres nacionais eram, sobretudo, brancos e onde, ao longo de toda série analisada, foram encontrados apenas 20 marinheiros pardos (16 contabilizados em 1852, e quatro em 1857) e quatro marinheiros pretos (todos em 1852) figuraram dentre os marinheiros livres nacionais.

Diferentemente do que ocorria com os estrangeiros, a nível nacional, os marinheiros livres brancos nem sempre foram o grupo mais numeroso. Embora eles tenham figurado como a maior parte dos nacionais contabilizados na primeira década da amostra (entre 1852 e 1861), com o passar dos anos é possível perceber uma gradual redução em seus números, chegando, em 1864, a uma média anual de apenas 25%.

Tal como pode ser observado no gráfico abaixo, esse decréscimo foi, por sua vez, acompanhado de um crescimento no número de marinheiros livres pardos e pretos, de modo que, em 1859, pela primeira vez, a soma desses trabalhadores foi superior ao número de marinheiros brancos. Três anos depois, em 1862, os trabalhadores pardos, ao atingirem a média anual de 41%, se tornavam o grupo mais numeroso entre os marinheiros da cabotagem.



Gráfico 1: : Marinheiros nacionais livres matriculados na cabotagem segundo a cor (1856-1867).



Fonte: Com base nos números apresentados pelo Apêndice D.

Como é possível perceber por meio do gráfico 1, o predomínio dos marinheiros pardos se manteve de 1862 até o final da amostra. O grupo dos pretos, da mesma forma, apresentou uma trajetória praticamente ininterrupta de crescimento, passando de 12% em 1852 a 22% em 1867, ou seja, praticamente dobrando. Em 1864, pardos e pretos somados, já correspondiam a 72% da força de trabalho naquele setor da navegação.

Essa alta na participação de marítimos pardos foi um movimento observado também na Marinha de Guerra. Conforme informa Silvana Jeha, embora durante as primeiras décadas do Império, a Armada Nacional tivesse de contar com tripulações formadas majoritariamente por homens brancos estrangeiros (sobretudo europeus), aos poucos, o recrutamento, ao trazer um número cada vez maior de homens mestiços, pretos e caboclos, atribuiu à Marinha de Guerra brasileira uma face escura, de modo que, entre 1833 e 1854, 83% dos marítimos nacionais que tripulavam as embarcações militares eram homens de cor.<sup>206</sup>

Embora essa alta concentração de pardos e pretos entre os marítimos livres, possa estar, em um primeiro momento, relacionada apenas as elevadas taxas que estes grupos assumiam dentro da população brasileira, é importante destacar que, apesar de o trabalho marítimo, já naquela época, ser conhecido pelas suas duras condições, ele se mostrava como uma alternativa a muitos homes pobres (em sua grande parte não brancos). Muitos começaram sua

<sup>206</sup> JEHA, *op. Cit.*, p. 154.

experiência no trabalho marítimo, ainda jovens, engajando-se na Marinha de Guerra. Isso porque, a despeito das condições adversas, muitos foram aqueles que – como jovens lavradores, migrantes, homens de cor livres ou libertos etc.<sup>207</sup> – se apresentaram voluntariamente ao serviço militar. Para estes homens, geralmente advindos de contextos sociais de extrema pobreza, além de garantir diferentes chances de mobilidade social, o serviço militar se mostrava como uma oportunidade ao aprendizado de um ofício relativamente respeitada e rentável, ou ainda, a simples garantia temporária de acesso à recursos básicos para subsistência.<sup>208</sup>

Foi o que fez, por exemplo, Antônio Carvalho, um crioulo livre, filho de africanos libertos, que nasceu na freguesia da Candelária, por volta de 1843. Quando fez 18 anos, Antônio se alistou voluntariamente na Armada, permanecendo no serviço militar o tempo máximo permitido. Esteve a bordo do vapor *Princesa* e do encouraçado *Herval* e lutou na Guerra do Paraguai até 1869. Em 1878, como cerca de 35 anos, morava em Laguna, e trabalhava como marinheiro (a bordo do patacho nacional *São Pedro*), função que, aparentemente, passou a desempenhar desde de sua baixa as Armada.<sup>209</sup> Ademais, há também de se destacar que, por mais que a maior parte dos homens que compusessem o grupo dos marinheiros nacionais livres fosse formada por homens que já haviam nascido sob essa condição (a de liberdade), certamente, parte do contingente de marinheiros nacionais livres pardos e pretos era formado por ex-escravos (neste caso crioulos) que, após terem conquistado meios de adquirir sua liberdade, permaneceram atuando naquele setor, no entanto, como trabalhadores livres.

Tal como com os estrangeiros livres, dentre os marinheiros livres nacionais os índios formavam o menor grupo. Há de se destacar, no entanto, a diferença na proporção que estes trabalhadores assumirem no interior de cada um destes dois grupos. Enquanto entre os estrangeiros livres eles correspondiam a apenas a 0,5% dos marinheiros, no caso dos nacionais a sua participação era de 5%, ou seja, dez vezes maior.

O Pará foi a província que apresentou por mais de uma vez os maiores índices referentes à marítimos indígenas, chegando, em 1852, a contabilizar 997 homens nesta categoria. No entanto, foi na província Rio de Janeiro que a sua presença se fez mais estável,

---

<sup>207</sup> A historiografia também demonstrou que o recrutamento foi por vezes encarado como alternativa viável à sujeitos escravizados que, fugindo de seus senhores, viam no serviço militar a chance de obter condições de vida mais dignas do que aquelas enfrentadas no cativeiro.

<sup>208</sup> BEATTIE, *op. Cit.*, p. 27-29; JEHA, 2 *op. Cit.*, p.117.

<sup>209</sup> ARQUIVO MUNICIPAL DE LAGUNA (Casa Candemil). *Processo-crime de Antônio Carvalho*. Laguna, 1878.

sendo observada em todos os censos referentes as tripulações da cabotagem desde a inserção da categoria entre a cor dos marítimos, e, chegando a sua soma máxima em 1852, quando 174 marinheiros foram contabilizados como índios naquela província. A Bahia também apresentou números significativos para esse grupo.

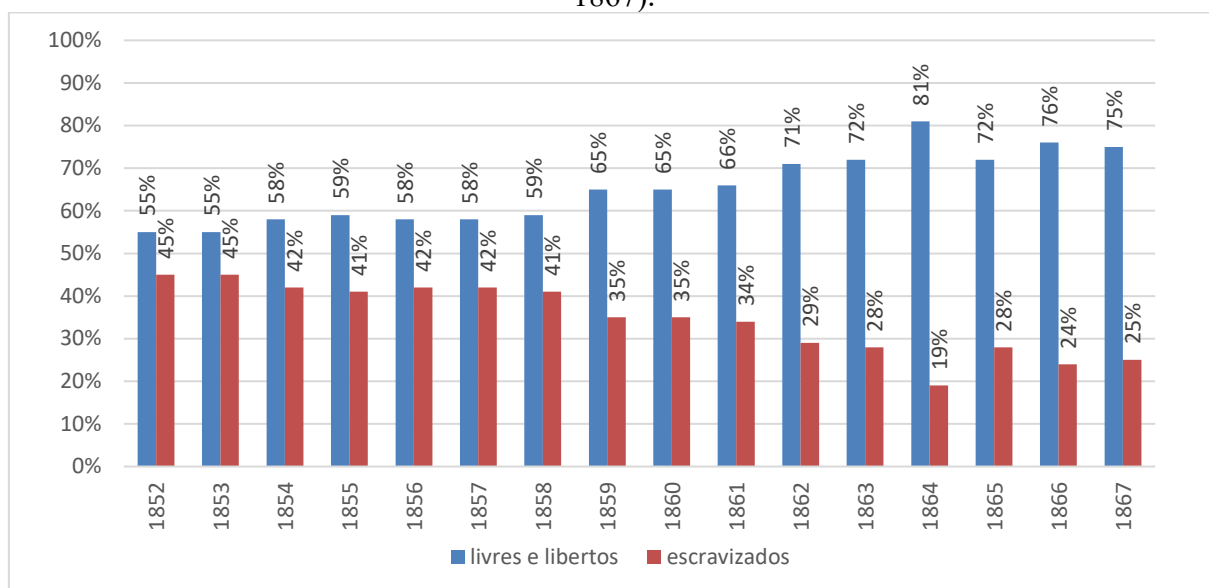
Já na região Sul, o Rio Grande do Sul foi a única província que registrou a presença destes marítimos com relativa regularidade, mas lá, o grupo não ultrapassava a marca de algumas dezenas de marinheiros. No Paraná, o aparecimento destes indígenas aconteceu de forma irregular e quase sempre em números reduzidos. Santa Catarina foi a única província litorânea do Império em que nenhum indígena foi contabilizado ao longo de toda a série.

Assim como no caso dos brancos, o grupo dos marinheiros classificados como índios também tendeu à redução. Se em 1862, esses trabalhadores eram 7% dos marinheiros nacionais livres, no último ano da amostra eles correspondiam a apenas 2% daqueles trabalhadores. Além de configurarem como o menor grupo, os marinheiros indígenas foram também os trabalhadores que menos figuraram nas fontes reunidas para esta pesquisa, de modo que, o exercício de significar sua existência se tornou, por vezes, uma tarefa pouco desenvolvida.

### **2.2.2 Marinheiros escravos**

Afora os marítimos livres (estrangeiros e nacionais), os números apresentados pelos censos do Ministério da Marinha nos permitem igualmente perceber que o grupo de trabalhadores atuante na cabotagem contava com uma expressiva participação de marinheiros escravos. Esses trabalhadores, como vimos, representaram, em média, 27%, das tripulações empregadas na cabotagem, a nível nacional. No entanto, se considerarmos apenas os *marinheiros* contabilizados pelos censos (único posto que um escravo poderia sumir dentro das tripulações), perceberemos que, em média, 33% destes trabalhadores eram escravos, sendo que, ao longo dos sete primeiros anos da série analisada (de 1852 a 1858), esse índice esteve sempre acima dos 40%, chegando em 1852 e 1853 a ser de 45%.

Gráfico 2: Estatuto jurídico dos marinheiros na navegação de cabotagem no Brasil (1852-1867).



Fonte: Com base nos números apresentados no Apêndice H.

Possuir um escravo que atuasse como marinheiro poderia ser muito lucrativo. No caso dos senhores que estavam diretamente envolvidos com a cabotagem, lhes permitia poupar o soldo que deveria ser pago na contratação de outros marítimos; já para àqueles que alugavam esses trabalhadores, porque usufruíam dos jornais recebidos por eles. Aparentemente, não havia distinções entre as remunerações pagas à marinheiros livres e escravos. No caso do brigue nacional *Siqueira*, por exemplo, há pouco citado, os quatro marinheiros escravos recebiam a mesma soldada paga aos quatro marinheiros livres: 55\$000 por viagem redonda.<sup>210</sup>

Além do mais, escravos marinheiros costumavam ser valiosos, de modo que a comercialização destes trabalhadores parece ter sido um importante e lucrativo setor do comércio de escravos durante o século XIX. Um levantamento da oferta destes trabalhadores nos jornais publicados na década de 1840 revelou a existência de 28 anúncios de compra venda de marinheiros escravos, publicados em periódicos de cinco províncias diferentes (MA, PE, BA, RJ, RS).<sup>211</sup>

Um exemplo da significativa valorização deste tipo de trabalhador foi encontrado também nas páginas de um periódico catarinense. Em 1858, *O Argos*, jornal publicado na

<sup>210</sup> CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA HISTÓRICA (Casa Lins). Autos de Interrogação a tripulação do brigue nacional *Siqueira*. Itajaí, 1878, fl. 4.

<sup>211</sup> O levantamento foi realizado na hemeroteca digital disponível no site da Biblioteca Nacional. Como filtro temporal foi empregado o recorte 1840-1849 e como palavra-chave, as expressões “escravo marinheiro” e “marinheiro escravo”.

capital Desterro, anunciava o leilão de um escravo marinho, avaliado em 1:100\$000<sup>212</sup> reis, e que pertencia ao falecido João de Souza Ribeiro, dono de um armazém na Rua do Príncipe. Ao que tudo indica, Ribeiro comprava escravos marinhos para aluga-los ou vende-los aos mestres de embarcação. Um ano antes de sua morte, é possível encontrar uma série de anúncios pelos quais informa seu interesse em adquirir este tipo específico de trabalhador.<sup>213</sup>

Tal como pode ser apreendido por meio deste anúncio, muitos destes trabalhadores escravizados chegaram à vida marítima por, em algum momento, terem sido convertidos em propriedade de mercadores, donos de embarcações, mestres ou capitães de navios, ou, até mesmo, de outros trabalhadores marítimos livres. Jaime Rodrigues recorda que, por vezes, essa iniciação se dava ainda na viagem que trazia a força esses sujeitos do continente africano para as Américas. Afinal, “ao que tudo indica, era bastante antigo o costume dos capitães de separarem os escravos mais robustos do carregamento para substituir os tripulantes que morriam durante as viagens”.<sup>214</sup>

Embora fosse possível encontrar escravos marinhos alugados em tripulações de todos os ramos da navegação, muitos senhores, conscientes dos altos índices de fuga existentes nos setores do trabalho marítimo, recebiam alugar seus escravos às embarcações que rumavam à portos muito distantes, dando preferência aquelas que atuavam apenas em território nacional, ou mesmo na sua própria província. De modo geral, dentre os trabalhadores ofertados, poderiam ser encontrados homens com muita, pouca ou nenhuma experiência na faina marítima.

Dentre todas as províncias litorâneas do Império, o Rio de Janeiro foi a que concentrou a maior porcentagem de escravos matriculados como marinhos da cabotagem. Ali, entre 1852 e 1867, escravos corresponderam, em média, a 47% dos trabalhadores daquele setor, sendo que no primeiro ano da série, foi registrado o maior índice para o grupo, 58%, e em 1867, o menor, 40%. Esse alto número de escravos marinhos no Rio de Janeiro fez com que a província concentrasse ao longo do período analisado, em média, 77% dos escravos matriculados como trabalhadores daquele setor em todo Império. Um volume que, a partir da década de 1860 cresceu ainda mais, ao ponto de, em 1864, o Rio de Janeiro concentrar 93% destes trabalhadores.

---

<sup>212</sup> Para fins de comparação, levantei que, em 1853, ou seja, cinco anos antes do anúncio em questão, o valor de um escravo não especializado em Desterro girava em torno de 700\$000 a 800\$000 réis. Hübner, op. Cit., p. 79.

<sup>213</sup> BND. O Argos. Desterro, 1858, n. 328; 1857, n. 175.

<sup>214</sup> RODRIGUES, 2005, p. 190.

Se, no quadro numérico, o Rio de Janeiro ocupou, de forma isolada, a primeira posição, proporcionalmente falando, o Rio Grande do Sul foi a província com a segunda maior porcentagem escravos empregados como marinheiros. Na província sulina, em média, 47% dos marinheiros da cabotagem viviam sob cativo, apenas 1% a menos em relação ao Rio de Janeiro. Ainda sob esta perspectiva, Santa Catarina ocupava o terceiro lugar, isso porque, em média 45% dos seus marinheiros eram escravos, 12% a mais do que a média nacional que, como vimos, era de 33%. Na verdade, se prestarmos atenção, a média de marinheiros escravos na cabotagem catarinense foi a mesma que a mais alta média anual apresentada pelo quadro nacional e, em alguns anos, como em 1854, 1856 e 1857, essa porcentagem alcançou ou ultrapassou os 50%.<sup>215</sup>

Altas porcentagens de trabalhadores escravos podiam ser encontradas também nas tripulações da cabotagem do Maranhão, onde os escravos eram 41% dos marinheiros, em Pernambuco, 25%, e no Espírito Santo, 23%.

Diferente do que ocorria entre os marinheiros livres, no qual, a nível nacional, o grupo dos pardos era maior do que o dos pretos, dentre os marinheiros escravos, os pretos mostravam-se absolutamente mais numerosos, correspondendo em média, a 95% dos escravos, ao passo que os pardos foram apenas 5%, desses marinheiros.<sup>216</sup>

Em Santa Catarina esse padrão se mantinha, no entanto, ali, o número de pretos era menor do que a média nacional, ficando em torno de 88, 5%, ao passo que os pardos eram quase o dobro, em média, 11,5%. Esse maior número de escravos pardos em Santa Catarina talvez estivesse diretamente relacionado à hegemonia dos homens brancos entre os marinheiros livres atuantes na província. Isso porque, como ainda veremos nesse capítulo, era comum que esses escravos empreendessem fugas nas quais se passavam por marinheiros livres. Ao que tudo indica, essa possibilidade levou à senhores e mestres de embarcações a preferirem escravos africanos, uma vez que esses possivelmente encontrariam maiores dificuldades em dissimular uma falsa liberdade. Em Santa Catarina, no entanto, a baixa taxa de participação desses homens de cor entre os marinheiros livres, pode ter tornado o uso destes escravos pardos um negócio menos arriscado.<sup>217</sup>

A atuação de escravos era tão significativa na cabotagem brasileira que, com frequência, os políticos que estiveram à frente do Ministério da Marinha viram nela uma das

---

<sup>215</sup> Cf. Apêndice H.

<sup>216</sup> Cf. Apêndice D.

<sup>217</sup> Cf. Apêndice G.

causas da baixa presença de marinheiros livres na marinha mercante nacional, buscando, por vezes, inclusive, combatê-la de forma direta. Foi o que tentou fazer, por exemplo, o Ministro Holanda Cavalcanti quando, em junho de 1846, pouco tempo depois da criação da capitania dos portos, apresentou um projeto de lei que, além de alterar as condições para a atuação de estrangeiros no setor naval nacional, buscou também limitar a atuação de marinheiros escravos na marinha mercante. De acordo com o terceiro parágrafo da lei proposta,

nos navios e barcos de cabotagem, não será permitido matricular escravos em número maior do que a metade da tripulação. Todo o capitão ou mestre de barco em que se reconhecer que há mais escravos do que o número permitido sofrerá, em cada viagem e que isto se verificar, a multa de 400.000\$000 por escravo que de mais estiver a seu bordo.<sup>218</sup>

Além da delimitação do número de marinheiros escravos, a lei implementava medidas que visavam colaborar para a formação de novos trabalhadores livres, tal como pelo artigo quanto, no qual se informava que todas as embarcações nacionais, de 50 até 400 toneladas, seriam obrigadas a ter sempre a bordo praticantes de piloto que fossem livre e menores de 18 anos. A proposta ofertava ainda, incentivos àqueles que colaborassem com redução dos marinheiros escravos, pois, de acordo com seu artigo sexto, todo navio brasileiro, tripulado inteiramente por homens livres, seria isento dos direitos de ancoragem em todos os portos do Império.

Tal como explicitou o próprio ministro algum tempo depois, a proposta tinha como objetivo, sobretudo, combater um dos maiores obstáculos enfrentados pela Marinha de Guerra brasileira e que urgia adequadas providências: a falta de marinagem. Para Holanda Cavalcante, a escassez da população brasileira e a facilidade das populações litorâneas em obter sua subsistência por diversos meios havia afastado os homens das carreiras marítimas e, na sua opinião, no conteúdo da proposta apresentada, se acham reunidas medidas que seriam de grande valia para a mudança deste cenário, uma vez que buscavam estimular o setor e ofertar as condições necessárias à obtenção de uma futura prosperidade na marinha nacional.<sup>219</sup> O objetivo principal era contribuir para a formação de uma numerosa classe de homens livres, exclusivamente empregados na vida do mar e que, destarte, se mostrariam como perfeitos marinheiros à disposição do Estado.

---

<sup>218</sup> ACD. Sessão em 18/06/1846, p. 226.

<sup>219</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório da repartição dos negócios da Marinha apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão 6ª legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretário de estado Antônio de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847, p. 20.

A proposta acabou nunca sendo aprovada. Os proprietários de escravos marinheiros, com exceção de algumas legislações de caráter local ou regional<sup>220</sup>, nunca precisaram deixar de empregar seus cativos neste ramo da navegação na proporção em que lhes parecesse conveniente. Em 1862, embora os censos demostrem que a maior parte dos marítimos fossem nacionais livres, o ministério da marinha continuava classificando a cabotagem como uma atividade desempenhada, sobretudo, por estrangeiros e escravos.<sup>221</sup>

Embora tenha se mantido expressiva em algumas províncias, a atuação de escravos como marinheiros da cabotagem, de um modo geral, tendeu à diminuição ao longo do Segundo Reinado. De forma mais ou menos progressiva, o que se pode perceber é uma gradual redução da porcentagem de matriculas de escravos. Se, em 1852, os trabalhadores escravos representavam, a nível nacional, em média, 35% das tripulações da cabotagem e 45% dos marinheiros daquele setor, em 1867 esses números haviam decaído para 20% e 25%, respectivamente. Algo, no entanto, que parece estar mais relacionado às transformações que a estrutura da escravidão experienciou no Brasil a partir da década de 1850, do que da ação do Ministério da Marinha.

Em alguns casos, como o do Maranhão, essa redução chegou a ser de 46%. No Rio Grande do Sul, ela foi de 28% e em Pernambuco, de 24%. No entanto, tal como demonstra o gráfico 2, a redução mais significativa talvez tenha sido aquela que ocorreu na Bahia, lá, os escravos que em 1852 correspondiam a 37% dos marinheiros, haviam, em 1867, sido reduzidos a apenas 2%.

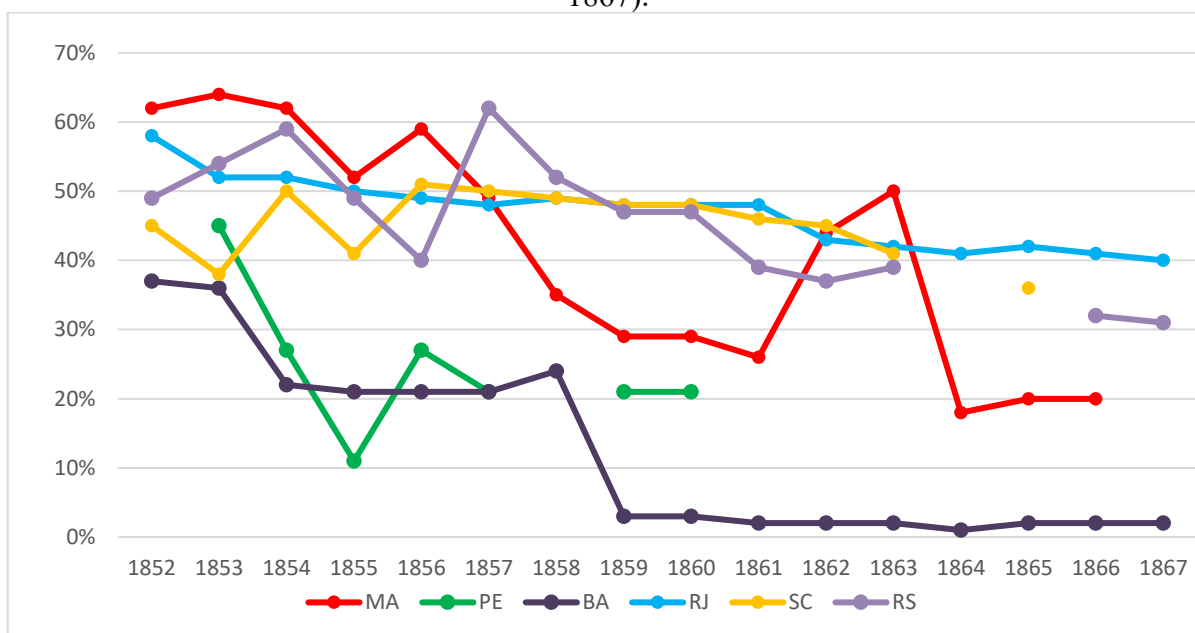
---

<sup>220</sup> Um exemplo é a Lei nº. 84 de 18 de novembro de 1847, promulgada no Rio Grande do Sul, e que estabelecia que nenhuma tripulação composta por mais de três marinheiros escravos poderia navegar no interior da província sem que tivesse ao menos o patrão e mais um membro que fosse livre. A lei foi uma resposta a dois motins de escravos marinheiros ocorridos naquele mesmo ano e que resultaram na morte dos mestres dos iates Quibebe e Belizário. OLIVEIRA, *op. Cit.*, p. 191.

<sup>221</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório que tinha de ser apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 11ª legislatura pelo Ministro Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1863, p. 26.



Gráfico 3: Escravos matriculados como marinheiros na cabotagem, por província (1852-1867).



Fonte: Com base nos números apresentados no Apêndice D.

Embora a redução do percentual de escravos entre os marinheiros da cabotagem também tenha ocorrido em Santa Catarina – de 45% em 1852, para 41% em 1863 –, o que se observa é que nesta província, tal redução se deu em ritmo consideravelmente menos intenso. Dentre as seis províncias destacadas no gráfico acima, por exemplo, Santa Catarina foi a que apresentou o menor índice de redução. Menor, inclusive, do que aquele apresentado pelo Rio de Janeiro. Embora a província tenha apresentado um grupo de marinheiros livres composto, sobretudo, por homens brancos, e moderados índices na taxa de crescimento do emprego de escravos como marinheiros ao longo do período analisado, ali, o emprego destes trabalhadores na navegação de cabotagem tendeu a ser de proporções consideráveis e a se manter estável, mesmo em um cenário nacional onde o padrão apontava para a diminuição da mão de obra cativa no setor. Em outras palavras, além de utilizar mais escravos na navegação de cabotagem do que a média nacional, em Santa Catarina o emprego destes trabalhadores também se deu por mais tempo.

Aparentemente, foi só a partir da década de 1870 que o número de escravos atuando como marinheiros na cabotagem catarinense sofreu uma significativa redução. Os dados do censo geral da população, de 1872, relativos à província apontam para a existência de 1.303 marinheiros de profissão (em todos os setores da navegação e não necessariamente matriculados). Um montante que, naquela contagem, ficou abaixo apenas daquele apresentado

pela capital e pela Bahia, e, superior ao de províncias com importantes praças portuárias, como Maranhão (1.086), Pernambuco (1.046) e São Paulo (1.044). Dos marinheiros estabelecidos em Santa Catarina, 179, ou, 13,7%, eram escravos. Cabe aqui lembrar que, segundo os dados apresentados pelo mesmo censo, os escravos correspondiam a 9,3% da população naquela província. Além disso, tal soma era consideravelmente maior do que aquela apresentada por outras províncias da região Sul, uma vez que eram apenas 20 os escravos contabilizados como marinheiros no Paraná e 29 no Rio Grande do Sul. Ainda de acordo com este censo, o porto de Laguna (que concentrava com 25% dos marinheiros contabilizados), era o que apresentava a maior taxa de escravos marinheiros, 26%, enquanto a nível provincial, os escravos eram apenas 13,7%, o que fazia daquele porto o espaço de atuação de 48,6% dos marítimos escravos de Santa Catarina.<sup>222</sup>

Ainda na década de 1870, os números organizados pela capitania dos portos, relativos a 1875 e 1877, apontam pra a existência de apenas 43 escravos matriculados na navegação de cabotagem e, sete anos depois, em 1885, 100% dos marinheiros daquele setor já eram homens livres. Isso não significa, no entanto, que em muitas embarcações que atuavam nas décadas finais do século XIX o trabalho escravo ainda não ocupasse importante papel.<sup>223</sup>

Um exemplo disso, pode ser a tripulação do brigue nacional *Siqueira*, embarcação carioca, pertencente a Manoel Martins Nogueira, que fazia o trajeto Rio de Janeiro-Itajaí, e na qual, boa parte da tripulação era composta por marítimos catarinenses, ou que vivia em Santa Catarina. Além do capitão e do contramestre, a embarcação contava com mais oito marinheiros, dos quais, 4 eram escravos: Manoel, um africano congo com mais ou menos 40 anos, e os crioulos (naturais da província) Silvério, de 38 anos, Sérgio, de 19 anos e Pedro, cuja a idade se desconhece. Os quatro eram de propriedade do comerciante Antônio Vicente Haendchen<sup>224</sup>, que vivia em Itajaí.<sup>225</sup>

---

<sup>222</sup> IBGE. Recenseamento do Brasil em 1872. *Caderno: Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, s.a. [prob. 1875].

<sup>223</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1875*, fl. 146; *Livro 1877*, fl. 22

<sup>224</sup> Haendchen era comerciante e político (vereador), descendente de colonos alemães, que na década de 1870 atuava na venda de gêneros alimentícios. Há um anúncio, publicado em 1878 em um jornal local, pelo qual é celebrado um contrato entre ele e mais um sócio junto a agência de colonização da região para o transporte e fornecimento de víveres às colônias de imigrantes de Itajaí e Dona Francisca. BND. *O Despertador*, Desterro. 1878, n. 989.

<sup>225</sup> Idem nota 212.

### 2.2.3 A bordo das embarcações: apontamentos acerca das tripulações

Em 1854, a capitania dos portos de Santa Catarina registrou a existência de 235 embarcações devidamente matriculadas e empregadas na navegação de cabotagem, o que correspondia a 7% de todas as embarcações atuantes naquele setor, matriculadas a nível nacional. Das embarcações catarinenses, quase a metade delas, 43%, estavam em Desterro. O porto de Laguna concentrava a segunda maior frota, reunindo 30%. Em seguida, vinham Tijucas, com 12%, São Francisco do Sul, com 8%, Porto Belo, com 4% e Itajaí, com 3%. Destas 182 embarcações, 28 eram de médio ou grande porte (sete brigues, oito patachos, três escuna e dez sumacas), as outras 154 eram pequenas embarcações, na sua quase totalidade, iates. Todas as embarcações juntas, acumulavam uma capacidade e carga de 6.940 toneladas, das quais, 43% se concentrava nas 28 embarcações de médio e grande porte e, destas, 16 pertenciam ao porto de em Desterro, 7 ao de São Francisco do Sul e 5 ao de Laguna.<sup>226</sup>

A existência de uma frota, formada sobretudo por embarcações de pequeno e médio porte, parece ser sido uma consequência da forma como as relações comerciais se estruturavam no interior da província naquele momento. Como é possível perceber, o porto de Desterro, por atuar como centralizador e escoadouro da maior parte da produção catarinense, acabava por concentrar o maior número de embarcações, detendo também a maior parte daquelas que eram de médio e grande calado. Já o porto de São Francisco, por sua vez, embora tivesse menos embarcações do que o de Laguna, e até mesmo que o de Tijucas, possuía mais navios de médio calado – ali eles eram ao todo sete (cinco sumacas, duas escunas e um patacho). Isso porque, diferente do que ocorria em outros pontos do litoral catarinense, a maior parte das relações comerciais desenvolvidas naquela praça se davam diretamente com o Rio de Janeiro ou com os portos de outras províncias. No ano financeiro de 1849-1850, por exemplo, 100% das exportações que deixaram o porto de São Francisco do Sul seguiram diretamente para a Corte. Uma independência que pode estar vinculada ao fato de aquele era o porto mais ao norte do litoral de Santa Catarina e, conseqüentemente, o mais próximo geograficamente das províncias do sudeste.

No caso dos portos que, em 1853, apresentavam uma moderada movimentação, tais como os de Tijucas, Porto Belo e Itajaí, e cujas exportações tinham como destino principal o porto da capital ou, ainda, outros portos da província visando o consumo interno, o que se percebe é a existência de frotas formadas exclusivamente por embarcações de pequeno porte,

---

<sup>226</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1854-1855*, fl. 13.

como iates e lanchas de coberta. A curta duração das viagens entre os portos da província e o tamanho reduzido das cargas despachadas per estes portos secundários aparentemente tornavam desnecessária a existência de grandes embarcações. Além disso, embarcações de alta tonelagem possuíam um alto valor de mercado, custos que só poderiam acessíveis aos grandes comerciantes e atravessadores que, no caso de Santa Catarina, estavam localizados sobretudo em Desterro e, em menor número, em Laguna e São Francisco do Sul.

A configuração das relações comerciais que eram a base da navegação de cabotagem, no entanto, não permaneceu estática. A relações de independência das outras praças portuárias da província tendeu a aumentar com o avançar do século, e o papel centralizador desempenhado pelo porto de Desterro a diminuir. O que, por sua vez, imprimiu mudanças também ao perfil da frota existente na província.

Em 1872, por exemplo, a praça comercial de Laguna contava com 27 embarcações (16 patachos, 1 brigue escuna, 1 escuna, 3 sumacas e 6 iates) que realizavam a navegação de cabotagem, das quais, tal como em 1854, a maior parte era de pequeno a médio porte. Contudo, se naquela época as embarcações de pequeno porte eram a maioria, àquela altura, as de médio porte haviam assumido esse posto. Dentre as 27 embarcações registradas naquele ano em Laguna, 10 possuíam capacidade de carga de 50 a 100 toneladas, outras 10 de 100 a 150, quatro de 150 toneladas e uma acima de 200.<sup>227</sup>

Conhecer o perfil das embarcações catarinenses se mostra fundamental para que possamos apreender o tamanho que assumiram as tripulações que nelas atuaram. Afinal, o número de marítimos atuantes em cada uma delas não era uma decisão que cabia unicamente aos capitães/mestres das embarcações. Havia uma tabela, empregada pelo capitão do porto que regulava, de acordo com a tonelagem de cada embarcação e o nível de manobra exigido na viagem a ser realizada, o número mínimo de marítimos necessários nas equipagens.

**Quadro 2: Tamanho das equipagens a serem empregadas nas embarcações da cabotagem**

<b>Tonelagem</b>	<b>Tripulação mínima</b>
22 a 30 toneladas	5 marítimos
30 a 50 toneladas	6 a 8 marítimos
50 a 100 toneladas	7 a 10 marítimos
100 a 150 toneladas	10 a 14 marítimos
150 a 200 toneladas	16 marítimos
200 a 250 toneladas	18 a 20 marítimos
250 a 300 toneladas	20 a 22 marítimos
300 a 350 toneladas	24 marítimos
350 a 500 toneladas	26 a 28 marítimos

Fonte: APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1867-jan./mar.*, fl. 31.

<sup>227</sup> BND. *O Município*. Laguna, 1879, n. 39.

Uma vez que as embarcações catarinenses eram, em sua maior parte, de pequeno e médio porte, pode-se aferir que os marítimos atuantes na cabotagem catarinense atuaram em tripulações que, geralmente, congregavam de 5 a 14 trabalhadores. É importante lembrar ainda, que os iates, embarcações pequenas e amplamente empregadas na cabotagem interna da província, podiam, por vezes, ter uma lotação inferior a 20 toneladas e, por isso, apresentarem tripulação formadas por apenas dois ou três marujos.

Embora isso, provavelmente, não possa ser tomado como um padrão absoluto, observei que, com certa frequência, os marinheiros escravos atuavam em funções servis. Nos anúncios de compra venda e fugas de escravos marinheiros, por exemplo, é recorrente a menção a marinheiros cozinheiros, bem como à escravos marinheiros de governo.

Aparentemente, embora houvesse uma hierarquia de salários no interior das tripulações (o maior salário costuma ser do mestre/capitão da embarcação, seguido do contra mestre e, por fim, dos marinheiros), como vimos, não havia uma distinção nos salários pagos a marinheiros, fossem eles livres ou escravos.<sup>228</sup> A principal diferenciação, no entanto, reside no aproveitamento que estes diferentes trabalhadores acabavam por fazer dos rendimentos de seu trabalho. No caso dos escravos, é evidente que a maior parte, quando não a totalidade dessa remuneração, era destinada a seus senhores. Essa igualdade de remuneração parece não ter sido exclusiva à cabotagem brasileira. Segundo Luiz Geraldo Silva, esse é um padrão observável já na marinha mercante portuguesa ao longo século XVI.<sup>229</sup>

Embora o trabalho marítimo na cabotagem fosse igualmente marcado por fatores conhecidos da vida dos marujos que cruzavam os oceanos, tal como a rígida disciplina a imprescindível relação com as forças da natureza e a rigidez do trabalho de bordo, é de se imaginar que, o fato de estarem mais próximos da costa, e por empreenderem viagens de demandavam menores períodos de tempo, reduziam as dificuldades a serem encontradas e melhoravam, em algum nível, as condições de trabalho vivenciadas por estes homens. Se os relatos escritos por alguns daqueles que cruzaram os oceanos trazem à tona narrativas trágicas de escassez de água, alimento e grandes epidemias que dizimavam as equipagens, a condições encontradas pelos marinheiros da cabotagem, sobretudo aquela desenvolvida em menores distâncias, parecem ter sido relativamente mais confortáveis.

---

<sup>228</sup> Embora não tenham sido encontrados evidências de quanto as tripulações contratadas em portos catarinenses costumavam receber, foram encontrados os valores pagos no porto da Corte às viagens que tinham como destino os portos catarinenses. Esses valores podem ser vistos no Apêndice M.

<sup>229</sup> SILVA, *op. Cit.*, p. 65.

Isso, no entanto, não significa que o trabalho na navegação de cabotagem não fosse dotado de seus perigos, muitos deles eminentes à prática da navegação. Mesmo mais próximos ao litoral, esses trabalhadores estiveram constantemente expostos ao risco do naufrágio, que poderia ocorrer em decorrência de bruscas mudanças no tempo, colisão com outras embarcações, complicações da rotina de bordo etc.

Por apresentar diversos portos localizados em regiões de barra (Laguna, Itajaí, Araranguá, Itapacorói etc.) as tripulações da cabotagem catarinense estavam especialmente sujeitas a situações de encalhe e naufrágio das embarcações. Tal como em janeiro de 1858, quando, na saída da barra do canal da Laguna, o iate *Saudade* encalhou. Naquele mesmo mês, apenas dois dias depois, outra embarcação, o iate *São Manoel*, caíra sobre um banco de areia na mesma barra. Diferente do que ocorreu no caso do iate *Saudade*, no qual toda a carga e a tripulação se salvaram, o iate São Manoel teve parte de sua carga extraviada.<sup>230</sup> Em 1861, foi a vez do iate nacional *Bom Jesus* que, ao tentar acessar a barra do porto de Araranguá, também perdeu-se no banco de areia, vindo a naufragar. Neste caso, apenas a tripulação foi salva, perdendo-se além da embarcação, toda sua carga.<sup>231</sup> O mesmo ocorreu com o lanchão de Manoel Monteiro da Silva que, em 20 de outubro de 1871, naufragou na barra de Itapacorói. Além da perda da carga, o naufrágio causou a morte de Amorim, escravo marinho que pertencia a Eduardo Salles.<sup>232</sup>

Além disso, esses marítimos eram frequentemente vítimas de acidentes decorrentes de sua prática laboral. O contra-mestre João Baptista Vianna e o marinho Thomaz d'Almeida, por exemplo, ambos pertencentes a tripulação do Brigue nacional *Sublime*, morreram afogados em uma tempestade que tiveram de enfrentar durante uma viagem para o porto de Rio Grande. O primeiro foi arrastado do convés por uma onda que invadiu a embarcação pela popa, e o segundo, por caiu de uma das vergas da embarcação diretamente no mar. Já Fernando, escravo que pertencia a Jacinto José da Luz e atuava como marinho a bordo no patacho *Luz*, morreu durante a viagem que a embarcação fazia do Rio de Janeiro para Desterro. Sua morte foi informada pelo mestre do patacho, Caetano José de Araújo, que

---

<sup>230</sup> SANTA CATARINA. Fala que o presidente da província de Santa Catarina, dr. João José Coutinho, dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1857. Rio de Janeiro: Tip. e Imp. de J. Villeneuve E. C., 1857, p. 29.

<sup>231</sup> SANTA CATARINA Relatório do presidente da província de Santa Catharina, o conselheiro Vicente Pires da Mota, apresentado em 1861..., fl.23.

<sup>232</sup> SANTA CATARINA. Relatório que o Exm. Sr. presidente da província de Santa Catarina, Dr. Joaquim Bandeira de Gouvêa, dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura da sua sessão ordinária em 26 de março de 1871. Desterro: Tipografia do Jornal Província, 1871, p. 10.

alegou ter o marítimo caído ao mar em ocasião de serviço sem que a ele pudesse-se salvar.<sup>233</sup> Amputações e lacerações de membros e dedos também pareciam ser comuns, e foi o que aconteceu com o marinheiro inglês Thomas Coque, que esmagou uma das mãos contra a lancha e o costado do navio, sendo necessário fazer-lhe logo a amputação.<sup>234</sup>

Há de se destacar ainda, que os portos, espaços pelos quais estes marítimos frequentemente circulavam e onde, por vezes, residiam a bordo das embarcações que atuavam entre uma viagem e outra, se mostravam como potenciais locais à contração de doenças infecciosas, fazendo dos trabalhadores marítimos suas principais vítimas e disseminadores.

Em 1856, um jornal local, expressava a preocupação da população de Desterro frente aos marinheiros que chegavam naquele porto advindos da Corte que, à época, viviam uma grande epidemia de cólera morbos. O autor da matéria, aponta os mestres das embarcações como os principais responsáveis pela chagada daquele mal à província, afinal, segundo ele, estes marítimos estariam ocultando os casos da doença existentes em suas tripulações a fim de evitarem a quarentena. Segundo o que já se sabia, tudo havia iniciado com a chegada da escuna *Lima* do Rio de Janeiro, na qual, após já atracada, adoeceram dois escravos marinheiros. Um deles teria vindo a óbito quase que imediatamente, e o outro, propriedade do sr. João Pinto da Luz, teria sido encaminhado para o hospital de caridade com poucas esperanças de reestabelecer-se. Posteriormente, o próprio mestre da embarcação veio a apresentar os sintomas da doença.<sup>235</sup>

O acometimento destes homens por doenças que contraíam durante suas jornadas laborais, por vezes, os relegavam a situações de abandono e negligência. Foi o que aconteceu com João, um escravo marinheiro de 32 anos, que atuava na barca *Constância*, uma embarcação baiana, e que morreu em dezembro de 1857 no hospital de caridade de Desterro vítima de tubérculos pulmonares e ulceração no reto, sintomas típicos de tuberculose intestinal.<sup>236</sup>

### 2.3 TRABALHO COERCIVO ENTRE OS MARINHEIROS LIVRES

A alta presença de escravos dentre os marinheiros atuantes na navegação de cabotagem deixa evidente a escravidão como um dos fatores determinantes à formação do mundo do trabalho

<sup>233</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 41.

<sup>234</sup> SANTA CATARINA Relatório do presidente da província de Santa Catharina, o conselheiro Vicente Pires da Mota, apresentado em 1861..., fl.23.

<sup>235</sup> BND. *O Argos*. Desterro, 1856, n. 20.

<sup>236</sup> BND. *O Mensageiro*. Desterro, 1857, n. 223.

marítimo no Brasil oitocentista. No entanto, tal como destacou Vinícius P. de Oliveira, outro fator eminente a este universo foi existência de diferentes formas compulsórias de trabalho as quais muitos marinheiros livres foram também submetidos, sendo a mais comum delas, o recrutamento militar.<sup>237</sup>

Em 1848, Manoel Antônio da Costa era o mestre do iate nacional *Itacoroby*, uma embarcação de pequeno porte, com capacidade para carga de vinte e oito toneladas e que pertencia a José Antônio Cabral e Mello,<sup>238</sup> homem público da cidade de Laguna. A embarcação, como diversas outras daquela praça portuária, a segunda maior de Santa Catarina, era empregada na navegação de cabotagem, sobretudo no transporte dos gêneros produzidos naquela região e escoados até o porto da capital Desterro, localizado a cerca de 120 km ao norte.<sup>239</sup>

Em 21 de março daquele ano, Manoel mais uma vez deixou Laguna como mestre do iate. Na ocasião, levou a bordo uma pequena tripulação composta por outros dois homens, um livre e outro escravizado. Dez dias depois, o capitão do porto da capital encaminhou ao então presidente da província, Antero José Ferreira de Brito, uma petição, escrita por Manoel, na qual ele relatava que, dias antes, após atracar naquele porto, tivera tirado de seu bordo um de seus marítimos, Emílio José Alves. Segundo ele, o homem havia sido levado pela polícia naval a fim de servir em uma canhoneira de guerra. O relato do mestre do iate não deixava dúvidas, Emílio era mais uma vítima do recrutamento forçado.<sup>240</sup>

Apesar de configurar como uma inegável violência, a coerção de homens ao serviço militar foi uma prática administrativa cotidiana durante o Império. Embora possa ser considerado como uma categoria compulsória de trabalho, o recrutamento era uma medida legal aos olhos do Estado. Conhecido como “tributo de sangue”, esteve previsto na legislação imperial brasileira desde 1822.<sup>241</sup>

Segundo a Decisão nº. 67 do Ministério da Guerra, de 16 de outubro de 1822, que implementava o modo pelo qual se deveria realizar o recrutamento, ficavam sujeitos à prática

---

<sup>237</sup> OLIVEIRA, *op. Cit.*, p. 149-181.

<sup>238</sup> Por meio dos jornais da época, é possível saber que o tenente coronel José Antônio Cabral e Mello atuou como negociante em Laguna. Cavaleiro Imperial da Ordem da Rosa, foi comandante do primeiro corpo de cavalaria, e presidente de qualificação da Guarda Nacional em Laguna. Era figura política conhecida, tendo sido eleito vereador por aquela cidade e suplente de deputado provincial. Foi também suplente de delegado, chegando a assumir o posto no início da década de 1860.

<sup>239</sup> Para maiores informações acerca das relações comerciais entre o porto de Laguna e Desterro, ver HÜBENER, *op. Cit.*; PASSOS, *op. Cit.*

<sup>240</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl.33.

<sup>241</sup> JEHA, *op. Cit.*, p.110.



todos os homens brancos e pardos, livres ou libertos, solteiros, com idade entre 18 e 35 anos. No entanto, fosse em prol de sua composição familiar ou da profissão que desempenhavam, alguns homens poderiam gozar de isenção. Além do mais, o recrutamento poderia ser evitado também mediante o pagamento de multa ou da oferta de outra pessoa para substituição, o que afastava a ameaça dos grupos mais abastados ou politicamente influentes. Por fim, os que realmente ficavam a mercê da prática eram, sobretudo, trabalhadores não especializados, desempregados ou subempregados, ou seja, a população mais pobre. Apesar das inúmeras alterações que recebeu ao longo dos anos, que modificaram em diversos aspectos os critérios de recrutamento, o texto base da lei vigorou até 1874.<sup>242</sup>

Os sujeitos escravizados estavam excluídos da prática do recrutamento, isso porque, eram percebidos como propriedade privada de alto valor e deveriam permanecer em atividades produtivas. Ademias, a historiografia tem também apontado, para a existência de escravos que fugiam de seus cativeiros e, ao se passaram por livres, engajavam-se na marinha, tanto que, em 1833, uma ordem geral do Ministro da Marinha demandava uma investigação mais profunda da condição dos homens de cor nos navios em consequência do grande número de escravos fugidos encontrados entre os marujos.<sup>243</sup> Já com relação ao recrutamento, apesar de sua isenção, o que se percebe é que muitos escravos acabavam, por serem confundidos como livres, ou ainda, pela ganância dos agentes do recrutamento, sendo recrutados. Um cenário demonstrado por Hendrik Kray ao elencar os 277 requerimentos de senhores baianos que solicitavam a devolução de seus escravos recrutados.<sup>244</sup>

Não é possível saber se Manoel contou com a ajuda de algum profissional da área jurídica na elaboração de sua petição. O que fica evidente, contudo, é o fato de que a pessoa que preparou o pedido apresentado ao presidente da província, conhecia bem a lei do recrutamento e suas prerrogativas, não hesitando em empregar este conhecimento em sua argumentação. Na petição que encaminhou às autoridades, Manoel rogava para que Emílio fosse solto, uma vez que a captura do marinheiro havia se dado a despeito do fato de o próprio mestre ter, dias antes, realizado a matrícula de toda a tripulação naquela mesma capitania. Alegou que, sem o marinheiro, sua tripulação ficaria reduzida apenas a um “preto”, o que lhe impediria de seguir viagem de volta a Laguna. Advogando em nome de Emílio, alegou ainda que o mesmo era filho único de viúva e membro da Guarda Nacional e que por isso não

---

<sup>242</sup> JEHA, *op. Cit.*, p.111; BEATTIE, *op. Cit.*, p.58-62.

<sup>243</sup> Cf. NASCIMENTO, 2000.

<sup>244</sup> KRAAY, *op. Cit.*, p. 56.

poderia ser recrutado. Em três níveis diferentes – por atuar como marinheiro, por sua composição familiar e pelo fato de já ter adquirido dispensa do serviço militar via Guarda Nacional – a prisão de Emílio foi denunciada como infundada.

É bem verdade que a escrita de petições requerendo às autoridades a soltura de sujeitos recrutados devida ou indevidamente era comum,<sup>245</sup> e de que Manoel sem maiores dificuldades teria encontrado em Desterro alguém para auxiliá-lo. Por outro lado, como vimos anteriormente, já fazia algum tempo que, sob a mira das autoridades e recrutadores, trabalhadores marítimos haviam se tornado alvos em potencial, sobretudo devido a sua especialidade com as atividades marítimas. Tendo isso em mente, a habilidade do mestre do iate frente ao que havia ocorrido com Emílio poderia apenas ser o reflexo do fato daquela não ser a sua primeira experiência de embate com o recrutamento, afinal, tal como destacou Juvenal Greenhalg, o recrutamento de marinheiros da marinha mercante não era de toda uma novidade. Segundo o historiador, existem registros da década de 1820 que denunciam o modo como marítimos eram capturados a força por recrutadores que, por meio de verdadeiras razias, invadiam durante a madrugada os navios da Marinha Mercante atracados nos portos a caça de homens.<sup>246</sup>

A documentação não revela se, e quando, Emílio foi libertado. À margem da petição escrita e destinada ao presidente Antero, pode-se ler uma nota à lápis: “apresente a licença do comandante da Guarda Nacional”, nos levando a crer que a soltura de Emílio, se efetivada, foi condicionada à apresentação de documento comprobatório de seu desembarço frente à Guarda Nacional. Não é possível saber o desfecho da história, o que os documentos nos revelam é apenas que, em cinco de abril daquele mesmo ano, ou seja, apenas alguns dias após a entrega do pedido, o práctico da barra da Laguna registrou o regresso do iate *Itacoroby* ao porto daquela cidade, todavia, se a tripulação que trazia a bordo era composta de dois ou três homens, isso permanece um mistério.<sup>247</sup>

A história de Emílio foi aqui contada porque, em certa medida, ela representa a história de diversos outros trabalhadores marítimos que, assim como ele, foram expostos à experiência do recrutamento naquele ano de 1848 no porto da capital catarinense. Ao longo do mês que antecedeu o caso do iate *Itacoroby*, o capitão do porto de Desterro havia prendido outros oito marinheiros. Segundo as informações que apresentou ao presidente da província, o

---

<sup>245</sup> Uma análise mais detalhada sobre este tipo de petição pode ser encontrada em JEHA, *op. Cit.*, p.171-186.

<sup>246</sup> GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro na história*. Rio de Janeiro, p.186-187.

<sup>247</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 141.

primeiro deles havia sido Antônio Manoel da Cruz, capturado em cinco de fevereiro a bordo do iate *Dois Corações*. O marítimo havia sido preso por não portar matrícula individual. No mesmo dia, João Luiz, homem branco, havia também sido encarcerado devido ao fato de suas características físicas não corresponderem àquelas descritas na matrícula que portava. No dia seguinte, se deu a captura de Geraldo José do Canto, também sem matrícula, o marinheiro confessou que não havia tentado emitir o documento por ser desertor da Armada. Em sete de fevereiro, fora a vez de João Manoel Ferreira e Antônio José, o primeiro, um homem pardo que trabalhava a bordo do patacho *Novo Luz* e havia sido apresentado pelo seu próprio capitão, motivado pela insubordinação do marujo; já o segundo, capturado a bordo do iate *Linda Clara*, assim como Geraldo, não possuía matrícula porque era, na verdade, desertor do Corpo Imperial de Marinheiros. No dia oito, mais três prisões levaram ao cárcere Jeremias Manoel Fernandes, marítimo no iate *Amor e União* e Antônio Maria, do iate *Itacolomi*, ambos suspeitos de também serem desertores da Armada Nacional. A terceira prisão daquele dia fora a de Henrique José Plácido, um menor que trabalhava no iate *Francisco* e que por ser “próprio à companhia de menores do Corpo Imperial de Marinheiros”, havia sido preso para recrutamento.<sup>248</sup>

Diferentemente da prisão de Emílio, cujo desfecho desconhecemos, no caso dos homens listados acima é possível saber que dos oito marinheiros presos, seis foram recrutados e enviados à Armada Nacional. Os outros dois foram dispensados a pedido do presidente da província: Antônio Manoel da Cruz, por motivos que desconhecemos, e o menor Henrique, por motivo de doença.

No caso destas prisões, além de envolverem marinheiros e de terem ocorrido no porto de Desterro em um curto espaço de tempo, é possível observar outro fator conectivo. Se olharmos com atenção, perceberemos que, dos nove casos, boa parte deles teve como motivação a ausência da matrícula individual ou, então, a existência de problemas relacionados a esta.

A consciência da obrigatoriedade da matrícula das tripulações pode ser percebida, por exemplo, na argumentação do mestre do iate *Itacoroby*, que afirmou estar surpreso com a prisão de Emílio uma vez que esta havia se dado a despeito de, dias antes, ele ter pessoalmente matriculado todos os seus homens na capitania daquele mesmo porto. A legislação de 1846, no entanto, havia trazido consigo consideráveis alterações àquela prática.

---

<sup>248</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 91-93.

Transcorridos apenas dois anos após a implementação da nova legislação, à época da prisão de Emílio, é provável que muitos marítimos ainda não houvessem aderido ou se adaptado às mudanças no modelo da matrícula e, assim como ele e os demais, durante a primeira década posterior à implementação daquela medida, inúmeros outros trabalhadores marítimos foram surpreendidos nos portos do Império.

As prisões do início de 1848, no entanto, não foram as únicas. Na documentação produzida pela capitania dos portos de Santa Catarina, é possível encontrar entre os anos de 1846 e 1865 mais de 30 casos de marítimos que haviam sido presos pelo capitão do porto ou sua equipe. Tais documentos consistem em curtos memorandos, escritos pelo capitão e destinados ao presidente da província, e que informavam, brevemente, os principais dados sobre o marítimo apreendido e a motivação para sua prisão. Em alguns deles, as anotações realizadas pelo seu receptor nas margens do documento, nos oferecem pistas acerca do desfecho destes casos. É bem provável que para além dos casos encontrados, cujos registros resistiram ao passar dos anos, muitas outras prisões tenham ocorrido. Dentre as que foram aqui analisadas, a maior parte teve como justificativa a já abordada falta da matrícula individual.

Foi, por exemplo, o que aconteceu com Joaquim Silva. Preso sem matrícula, o marítimo foi capturado após recusar-se a informar o navio pelo qual havia chegado em Desterro. Segundo o comandante da polícia que investigou o caso a pedido do capitão, o jovem era parte da tripulação do brigue *Catão* e, por ser “próprio para o serviço da Armada”, foi recrutado.<sup>249</sup>

Alguns meses depois, outros dois marítimos, Joaquim Manoel e José Martins Cordeiro, haviam sido presos após desembarcarem no porto de Desterro, vindos de Montevideu a bordo do brigue sardo *Josefina*. Segundo o capitão do porto, a prisão dos marítimos havia ocorrido devido a suspeitas “bem fundadas”, de serem ambos desertores das esquadras brasileiras alocadas na região de Montevideu. Tal suspeita havia sido motivada pelo fato de nenhum dos dois apresentarem a documentação necessária à marítimos em sua situação.<sup>250</sup> Como vimos, o regulamento da capitania dos portos havia previsto em seu artigo 63, que nenhum capitão ou mestre de embarcação nacional ou estrangeira poderia admitir em

---

<sup>249</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, s/f.

<sup>250</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl.15.

sua tripulação indivíduos que não comprovassem seu desembaraço, quer do serviço do Estado, quer de engajamento em outro navio.<sup>251</sup>

Para além dos casos em que a justificativa da prisão era informada, a documentação apresenta ainda marinheiros cujo motivo da prisão não foi declarado. Foi o que ocorreu com os jovens catarinenses, colegas de tripulação, Manoel Gomes e Faustino Palucenio da Silva. Com idades entre 18 e 20 anos, ambos foram presos a bordo do iate *Parahybano* e enviados para servirem como imperiais marinheiros.<sup>252</sup> O mesmo ocorreu com José Ignácio Pereira, natural dos açores, o homem solteiro de 23 anos foi recrutado em novembro de 1851 sem nenhum motivo aparente, e de forma ilegal.<sup>253</sup>

Já alguns, como Pedro Francisco dos Santos, tiveram mais sorte e conseguiram escapar ao recrutamento. Ele foi preso em 20 de julho de 1851 pelo comandante da polícia e posto à disposição do capitão do porto para que fosse destinado ao recrutamento da Armada.<sup>254</sup> O fato de não possuir nenhum registro criminal e de ter conseguido provar que era português e que tinha matrícula, levou ao capitão do porto a soltar o marítimo.

Antônio Francisco Ferreira, preso em 23 de abril de 1850, também apelou após sua prisão alegando que por ser trabalhador marítimo e por estava devidamente matriculado, aquela era uma ação indevida. Após pedido do presidente da província, o secretário da capitania do porto de Desterro localizou a matrícula de Antônio. O documento comprovou o que Antônio dizia, atestando que o homem de 40 anos, residente da vila de São José, trabalhava no tráfico do porto como patrão do lanchão número 6.<sup>255</sup>

Ao analisar casos de recrutamentos similares a estes, ocorridos na província de Pernambuco, durante o mesmo período, Luiz Geraldo Silva destacou que, após recrutados, estes homens ficavam sob tutela do Ministério da Marinha. Segundo o historiador, era comum que eles passavam longos períodos encarcerados, à espera de que as cotas de recrutamento fossem atingidas, e os grupos pudessem finalmente ser encaminhados até a Corte em viagens que poderiam se mostrar igualmente demoradas. No entanto, neste meio tempo, alguns morriam em decorrência das condições a que eram submetidos durante o trajeto enquanto outros empreendiam fugas mais ou menos bem-sucedidas. De modo que, dentre o número de homens que eram arrancados de suas províncias e aquele que chegava ao Rio de Janeiro,

---

<sup>251</sup> BRASIL. Decreto n.º 447 de 19 de maio de 1846...

<sup>252</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 81-89.

<sup>253</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 94-95.

<sup>254</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 50.

<sup>255</sup> APESC, CAPP-PRESP. *Livro 1850*, fl.76-77.

frequentemente poderiam ser observados desfalques significativos. Perdas que, em muitos casos, nem sequer se sabia como haviam ocorrido. Foi, por exemplo, o que aconteceu com os trabalhadores marítimos matriculados na capitania do porto de Pernambuco, e que em 1850 foram enviados à Corte; dos dez homens enviados pela província, apenas um havia desembarcado na capital do Império um mês depois. Outro exemplo ocorreu no Ceará, onde dos 8 pescadores recrutados e remetidos ao Rio de Janeiro em 1849, apenas um lá chegou, já em março de 1850.<sup>256</sup> Em muitos casos, os homens livres recrutados eram expostos as mesmas situações que escravizados. Foi o que aconteceu em 1842, quando mais de 80 praças baianos foram despachados para a Corte a bordo da corveta Bertioga, que trazia do Piauí 170 escravos.<sup>257</sup> O reconhecimento das péssimas condições a que estes homens eram submetidos durante estas viagens pode, inclusive, ser reconhecida na voz de alguns políticos da época que denunciavam ser a alta mortalidade do trajeto uma das principais causas de desestímulo ao engajamento voluntário.<sup>258</sup>

Apesar de a utilização do recrutamento não estar prevista como punição às infrações do regulamento da capitania dos portos, o que se percebe é que a partir de 1845, os capitães dos portos passaram a empregá-la como estratégia frente à necessidade do alcance das cotas de recrutamento impostas pelo Ministério da Marinha às províncias marítimas, sobretudo, nos casos em que os marítimos “infratores” atendiam ao padrão demandado pela Armada Nacional.

As orientações do Ministério, eram para que o recrutamento entre as gentes do mar fosse empregado com cautela e só nos casos de necessidade. Era comum que as listas enviadas às províncias estatelando a cota de homens a serem enviados para o serviço da Armada vivessem seguidas da observação de que, após a obtenção do número estabelecido, os recrutamentos fossem imediatamente interrompidos. Os oficiais do alto escalão temiam que, uma postura irresponsável pudesse afugentar da navegação mercante e do tráfico dos portos os poucos brasileiros que nesses setores atuavam, deixando-os entregue somente a estrangeiros e escravos.<sup>259</sup>

Em 1850, por exemplo, dos 3.602 marujos de todas as classes com que a Marinha de guerra brasileira contava, 1.694 haviam ingressado no ano anterior. Sendo que destes, 919

---

<sup>256</sup> SILVA, op. Cit., p. 220.

<sup>257</sup> JEHA, op. Cit., p 118.

<sup>258</sup> *Ibidem*, p. 129.

<sup>259</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 10ª legislatura pelo Ministro José Antônio Saraiva. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1858, p.22.

eram marinheiros recrutados (a força), 615 eram engajados (por curtos contratos de trabalho) e apenas 160 voluntários. Quatro anos após a implementação do regulamento das capitânicas dos portos, mais de 54% dos homens que chegavam ao serviço da Armada Nacional advinham do recrutamento e, especialmente daquele realizado nos portos brasileiros pela equipe das capitânicas dos portos. Àquela altura, nem mesmo o ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, hesitava em afirmar que a navegação de cabotagem era a principal fonte de onde era possível obter estes homens.<sup>260</sup> O mesmo movimento pode ser observado cinco anos depois. Em 1855, o Ministro José da Silva Paranhos informava que a maior parte das praças de marinhagem existentes na ativa, cerca de 1477 homens, eram oriundas das classes marítima e, em sua opinião, era dessa forma que o Ministério deveria continuar procedendo.<sup>261</sup>

Outra consequência direta da nova medida foi o fato de que a partir de 1850 a Marinha de guerra brasileira conseguiu diminuir drasticamente em suas tropas o número de marítimos estrangeiros. Segundo aponta Silvana Jeha, essa nacionalização das tropas só foi possível graças ao aumento na remessa de marujos recrutados e jovens aprendizes por parte das diferentes províncias, ocasionado pelo “fortalecimento do Império e seu decorrente maior controle sobre a população” marítima.<sup>262</sup>

Cabe, no entanto, destacar que esta nova forma de recrutamento, a partir das listagens de trabalhadores marítimos matriculados nas capitânicas dos portos não foi assumida como um consenso entre os políticos que chefiaram a pasta da Marinha durante o Segundo Reinado. Em 1857. O Ministro Antônio Saraiva afirmava ser totalmente contrário ao novo método de recrutamento. Segundo ele, a sua implementação acabaria por ser a causa da completa aniquilação da marinha nacional. Na sua opinião, menos vexatório era – quando empregado discretamente – o recrutamento forçado a esmo. Isso porque, este respeitava os encargos das famílias e pesava exclusivamente sobre os que “com maus desapegos se podem inteiramente votar ao serviço da Nação”, ao passo que a inscrição marítima, embora invocasse o princípio da igualdade, acabava por atirar sobre o convés do mesmo navio o vadio e o laborioso, o celibatário e o chefe de família, o homem próprio para a vida no mar e raquítico pescador. Para ele, a marinha mercante não poderia ser um recurso corriqueiro para a

---

<sup>260</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado em 1850 a Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro Manoel Vieira Costa. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, p. 05.

<sup>261</sup> SILVA, *op. Cit.*, p. 219.

<sup>262</sup> JEHA, *op. Cit.*, p. 57.

composição das equipagens dos navios de guerra, uma vez que deveria ser encarada como uma reserva segura e preciosa a ser empregada no futuro, em momentos de crise.<sup>263</sup>

Embora o Ministério da Marinha tenha tentado por diversas vezes, desde o início da década de 1840, modificar as condições do serviço militar ofertadas pela Marinha de Guerra brasileira, a verdade é que os engajamentos voluntários nunca ocorreram em escala suficiente para que os recrutamentos fossem cessados. Como indicou o capitão do porto de Desterro em 1855, José Eduardo Wandenkolk, as melhorias implementadas pelo Governo através do decreto nº 1.591 de 14 de abril daquele mesmo ano – que estabeleciam seis diferentes modelos de adesão aos voluntários – nenhum efeito havia surtido para a aquisição de maruja voluntária naquela província. Em tom desengano, o capitão informou não saber mais quais medidas tomar a fim de obter marujos voluntários e, em sua opinião, “só a grande negação que têm os brasileiros que seguem esta vida [do mar] à disciplina militar” justificaria sua negação às grandes vantagens ofertadas por este setor.

Wandenkolk revelou ainda que, mesmo a estratégia de direcionar o recrutamento aos trabalhadores marítimos não vinha se mostrando como uma solução satisfatória. Isso porque, se na teoria o mar seria o espaço ideal para obter estes homens, na prática, o que se observava eram tripulações formadas, sobretudo, por escravos e estrangeiros, sendo que, dos poucos marítimos que eram livres e brasileiros, a maior parte era casada e, por isso, isenta a prática. O capitão recordou também que “poderia fazer uma boa colheita [de homens] nos iates que vem da Laguna”, no entanto, como bem se sabia, se desse esses passos, paralisaria a navegação e o comércio que ocorriam no porto da capital da província, uma vez que nenhum marítimo se disporia mais para aquele porto seguir.<sup>264</sup>

Contudo, ao contrário do que sugeria Wandenkolk, não era apenas a aversão à disciplina militar que espantava esses homens da Marinha de Guerra, conforme demonstrou o Ministro da Marinha, Afonso Celso de Assis Figueiredo, mais de uma década depois, o serviço militar tinha como principais consequências: o afastamento desses homens de sua terra natal e de suas famílias por longos períodos de tempo, a imposição de uma severa rotina de trabalho, o rigor demasiado das leis militares, a imposição de castigos físicos (por meio de chibatadas, golpes de pranchão, imposição de ferros aos pés e libambo ao pescoço), as intempéries climáticas a qual eram expostos nos deslocamentos marítimos, os baixos soldos (se

---

<sup>263</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado em 1860 a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 10ª legislatura pelo Ministro Joaquim José Ignácio. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, p. 22.

<sup>264</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1854-1855*, fl. 01-03.



comparados com aqueles ofertados pela marinha mercante) e o atraso no pagamento destes, a impossibilidade de desembarque antes do fim do serviço e o constante perigo à vida, eminente ao trabalho marítimo.<sup>265</sup> Condições estas que, em diferentes níveis, e resguardadas as suas devidas distinções, se aproximavam, de certo modo, a algumas daquelas experienciadas pelos marinheiros escravos.

Na opinião do Ministro, os engajamentos voluntários não ocorreriam da forma esperada enquanto o Governo não revisse o serviço militar em três pontos que, em sua opinião, se mostravam nevrálgicos: o prazo de duração dos alistamentos, que deveriam ser reduzidos; a definição dos lugares de serviço, que deveriam, sempre que possível, admitir a escolha dos engajados; e o reajuste dos vencimento, que deveria ser equiparados ao da Marinha mercantes. Nos três aspectos, as mudanças deveriam comportar voluntários e recrutados.

#### 2.4 ENTRE FUGAS E DESERÇÕES

Se o elevado número de marinheiros escravos é um fato incontornável à análise da formação da força de trabalho empregada na navegação de cabotagem brasileira, outro índice, também expressivo, ligado a esse grupo de trabalhadores não pode passar despercebido: a alta incidência de fugas empreendidas durante suas jornadas laborais. A fuga de marítimos cativos, foi uma possibilidade real e conhecida, tanto pelos escravos, quanto por seus senhores. Marítimos escravizados, com significativa frequência, empreenderam planos de fuga, mais ou menos bem sucedidos, que congregavam os conhecimentos que haviam adquirido, com as relações sociais construídas ao longo de sua prática como trabalhadores marítimos. Se, por um lado, o mar foi o cenário no qual se dava o processo de exploração de sua força de trabalho, por outro, ele também foi, por vezes, o caminho para sua liberdade.

Foi o que fez, por exemplo, Anselmo, um escravo marinheiro, de vinte e tantos anos, que fugiu no porto de Recife de bordo da embarcação em que trabalhava, o brigue-escuna *Cacique*. Anselmo era propriedade de José Joaquim de Oliveira, um comerciante de Paranaguá, e havia sido alugado à Manoel Pereira Jardim, capitão do *Cacique*. A viagem que trouxera o marinheiro escravo à capital pernambucana havia iniciado no Porto de Rio Grande, onde a tripulação do brigue-escuna recebera a bordo uma carga de 134 toneladas cujo

---

<sup>265</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado em 1867 a Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 13ª legislatura pelo Ministro Afonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Tipografia Diário do Ri de Janeiro, 1868, p. 07.

consignatário era a casa comercial recifense *Amorim & Irmãos*. A fuga de Anselmo havia se dado dois meses após a sua chegada aquele porto, provavelmente durante o período em que o mestre Pereira Jardim buscava firmar um novo contrato que subsidiasse a volta da embarcação ao sul.<sup>266</sup>

O fato de Anselmo ter esperado dois meses para pôr seu plano de fuga em prática provavelmente estava vinculado ao fato de que, tal como alertou Rebelatto, “antes de decidir seu percurso, o escravo provavelmente ponderava entre as vantagens e desvantagens de cada opção, conforme sua rede de contatos, amizades, aptidões etc.”.<sup>267</sup> Eram os diferentes graus de efetividade destas redes que faziam com que certos caminhos em determinados momentos se mostrassem mais vantajosos para alguns cativos do que para outros. A corriqueira presença de embarcações nas praças portuárias e o contato destes cativos com esta região não faziam desta uma escolha dada, à fuga, esta era uma decisão que demandava igualmente tempo e planejamento.

Por meio do anúncio que alertava sobre sua fuga de Anselmo, era possível saber que o mesmo havia levado “camisa de riscado azul, calças azuis e chapéu de palha”, e que, tal como alertou o mestre da embarcação, “provavelmente se inculcará como forro”. Expressões como “provavelmente se inculcará por forro”, “diz que é forro”, “intitula-se forro”, “age como se fosse forre”, entre outras, são comuns nos anúncios publicados nos jornais da época que noticiavam essas fugas, revelando que estes escravos mais do que simplesmente se passarem por libertos, possuíam a consciência da necessidade de dissimularem um comportamento que ratificasse essa pretensão. Nesse sentido, não parece equivocado pensar que, parte desta dissimulação só era possível graças a existência de uma vasta soma de homens libertos que atuavam como marítimos, e que ofereciam a estes escravos marinheiros um modelo pré-estabelecido a ser seguido.

Apesar de na maior parte das vezes as fugas de marítimos escravizados ou de cativos que fugiam pelo mar terem resultado de iniciativas próprias, dentre elas há também de se destacar aquelas que contavam o estímulo inicial de uma prática conhecida como “sedução”. Consistia em situação na qual, visando angariar mão de obra, capitães e mestres de embarcações instigavam cativos com promessas de uma vida melhor, com a possibilidade do trabalho remunerado e, até mesmo, da conquista da liberdade. Muito comum nos grandes

---

<sup>266</sup> SILVA, *op. Cit.*, p. 156.

<sup>267</sup> REBELATTO, Martha. Uma saída pelo mar: rotas marítimas de fuga escrava em Santa Catarina no século XIX. *Revista de Ciências Humanas*, Florianópolis, n. 40, outubro de 2006, p.425.

centros, e observada nas regiões portuárias, sendo, com frequência, uma das queixas dos senhores de escravos. Por vezes os agentes destas “seduções” eram ex-escravos que, algum tempo antes, haviam estado na mesma situação. Talvez, esta fosse uma artimanha para tornar mais efetiva a conquista e ganhar a confiança dos “seduzidos”, afinal, nestes casos, o “sedutor” poderia ser lido como uma confirmação do sucesso da futura empreitada. Apesar da existência de uma população livre potencialmente disponível no território nacional, a sempre crescente demanda por mão de obra do setor nunca pode ser totalmente atendida apenas com aqueles que se juntavam a ele voluntariamente. As difíceis condições de trabalho e a existência de outras possibilidades para a subsistência, faziam com que o trabalho marítimo nem sempre fosse a mais atrativa.

Quando em 23 de agosto de 1862, Júlio, um escravo de vinte anos pertencente a Manoel Fernandes Ferreira, morador no Rio de Janeiro, foi preso em Desterro após ter fugido de seu senhor, informou em interrogatório que havia conseguido chegar à capital catarinense sem um passaporte e porque havia se juntado à tripulação do vapor *Oyapock*. Informou ainda que, após ter uma conversa com o cabo da Companhia de Zuavos, João Antônio de Miranda, perguntou se poderia fugir de seu senhor sendo praça na mesma companhia. A resposta do cabo foi positiva, ao passo que o mesmo cabo teria ainda salientado que na companhia muitos outros escravos se acham na mesma condição de Júlio. Segundo ele, ao embarcar, o cabo o teria apresentado a um tenente e a um alferes da citada companhia, dizendo que aquele era o homem do qual havia lhes falado.<sup>268</sup>

O depoimento de Júlio nos indica quão importante era para estes cativos conhecer pessoas que estivessem relacionadas à atividade marítima, ou, então, que possibilitassem o contato com indivíduos que nela atuavam. Nos mostra ainda que, antes de começar a planejar efetivamente a fuga, Júlio sondou a viabilidade de sua ideia, que parece ter ganhado força após o posicionamento favorável de seu intermediador e da informação da existência de outras tentativas exitosas semelhantes à dele.

Apesar de pôr fim ter sido preso, provavelmente quando embarcou no vapor *Oyapock*, Júlio acreditava que a conquista da liberdade através do mar era mais do que uma simples conjectura, era uma real possibilidade, afinal, as fugas pelo mar, longe de serem frutos de meros acasos do destino, eram como qualquer outra, uma escolha decorrente de processos reflexivos, nas quais

---

<sup>268</sup> REBELATTO, *op. Cit.*, p. 442-443.

os escravos optavam por embarcar em um ou outro tipo de navio, conforme suas expectativas [...]. Em alguns momentos de ameaça, a escolha por um tipo de embarcação pode ter ficado em segundo plano, sendo a fuga a prioridade. Os escravos conheciam os diferentes rumos que os barcos tomavam e optavam, quando possível, por uma ou outra embarcação, conforme seus desejos e ambições. A escolha por fugir em barcos — e não se esconder com amigos, em quilombos etc. — demonstra que os cativos imaginavam que tal fuga seria melhor para eles. Os escravos sabiam das oportunidades que possuíam para mudar de vida e escolhiam uma ou outra, conforme suas experiências, ambições e as condições de seu cativo<sup>269</sup>.

Por sua vez, seria um equívoco pensarmos que fugas de cativos com experiência no mar não demandavam igual cuidadoso e paciente planejamento. Um olhar cuidadoso a estes casos demonstra que muitas destas fugas ocorriam somente após considerável período – um ou dois meses – depois da chegada desses homens aos portos nos quais a executariam. Isso, contudo, não significa que não existiram situações em que as fugas ocorreram após curtos períodos, como dias ou semanas.

Assim como qualquer outro cativo em fuga em uma sociedade atlântica escravocrata, havia uma série de contratempos e imprevistos que poderiam fracassar tais empreitadas. Dependendo do contexto aos quais estes homens eram submetidos, as realidades por eles experienciadas poderiam ser piores do que as que porventura viveriam em terra. Isso se torna evidente especialmente se pensarmos nas reduzidas autonomia e possibilidades de sociabilidade que o trabalho marítimo apresentava. Se a vida a bordo e a jornada de trabalho de um marítimo livre por si só era violenta e difícil, para os escravos que geralmente ocupavam os postos mais baixos da hierarquia de trabalho, exercendo as piores atividades, certamente poderia ser ainda mais adversa.

É importante também ressaltar, que não foram apenas os marinheiros escravos que abandonaram seus postos de trabalho. Se a fuga era uma realidade eminente aos marinheiros cativos, que intentavam pela reconquista de sua liberdade, é possível encontrar, igualmente, uma série de exemplos que sugerem a deserção como uma prática frequente entre os marinheiros livres da marinha mercante. Embora pudessem ser diversas as suas motivações, na maior parte das vezes, esses homens abandonavam suas tripulações em decorrência daquilo que consideravam como condições degradantes de trabalho, tal como jornadas excessivas de trabalho, indevida provisão de água e suprimentos, atraso ou negligência dos ordenados e ainda o emprego de excessiva violência na aplicação de punições por parte dos mestres e capitães.

---

<sup>269</sup> REBELATTO, *op. Cit.* p. 440.

Tal como no caso das fugas, as deserções poderiam ocorrer, na maior parte das vezes, de forma simples e sorrateira. Contudo, em outras ocasiões, apenas a vontade de partir em busca de melhores condições de trabalho não bastava, e os marinheiros acabavam por depender de um maior planejamento, do auxílio das autoridades ou, até mesmo do emprego da violência. Todavia, eram limitadas as situações que garantiam os marinheiros livres o direito de desertar.

Em setembro de 1851, o brigue nacional *Corréa*, uma embarcação de 196 toneladas que estava sendo utilizada na atividade pesqueira, mais especificamente, para pesca da baleia, atracou no ancoradouro de Santa Cruz, na ponta norte da Ilha de Santa Catarina. Se aos olhos dos desavisados a embarcação não apresentava nada de anormal em relação as demais fundeadas naquele ancoradouro, uma análise mais apurada de seu interior poderia revelar uma situação um tanto quanto curiosa. Embora não apresentasse nenhuma avaria, o brigue estava impossibilitado de deixar as águas de Desterro. Isso porque, era uma embarcação sem tripulação, ou melhor dizendo, sem parte significativa desta.<sup>270</sup>

Segundo consta o relato que o mestre da embarcação fez ao então capitão do porto de Santa Catarina. José Eduardo Wandenkolk, na ocasião em que o procurou para prestar queixa acerca do ocorrido, a deserção da tripulação do brigue havia se dado após um motim organizado por parte da equipagem. O quadro insurgente teve início alguns dias após a chegada da embarcação ao porto de Desterro, mais especificamente, após o mestre comunicar à tripulação, na manhã do dia 26 de agosto, que, a despeito do insucesso observado até ali, e da constatação da tripulação de que não existiam baleias a serem capturadas no litoral catarinense, a viagem prosseguiria rumo ao sul.

Algumas horas depois, já passado o horário do almoço e planejando ir à vila para providenciar os despachos necessários à partida, o mestre inquiriu à tripulação se alguém desejava algum arranjo de terra. Como resposta, parte dos marítimos lhe disseram que não queriam seguir viagem e, descendo até o rancho, lançaram mão de seus sacos. Retornando ao convés, puxaram facas, lanças e espeques, entrando em conflito direto com outros membros da tripulação na tentativa de apoderarem-se de uma baleeira. Sob a justificativa de tentar evitar maiores sinistros e eventuais mortes, o mestre alegou tê-los deixado seguir. Os marítimos amotinados teriam se amontoado na pequena baleeira roubada, e seguido para o lado do Rio dos Lobos, na região dos Ganchos.

---

<sup>270</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1851-1853*, fl. 76.

No relato que fez do ocorrido à presidência da província, em primeiro de setembro, o capitão do porto de Santa Catarina reproduziu a versão da história contada pelo mestre do *Corrêa* e concluiu o ofício afirmando que, até aquele momento, três dos desertores – Manoel Pedro, José Monteiro e Alexandre Freitas Mesquita – já haviam sido capturados, achando-se depositados a bordo do iate de guerra *Paraibano*, à espera da designação de seus castigos. Segundo o capitão, o comportamento desses marítimos ia contra todas as leis que se acham em vigor e, justamente por isso, mas também para evitar que tal postura se vulgarizasse, estava motivado a tomar as providências possíveis para que todos os desertores fossem presos e punidos na conformidade da lei, fazendo deste, um exemplo às demais tripulações.<sup>271</sup>

Segundo as informações repassadas pelo capitão do porto de Santa Catarina ao presidente da província acerca do caso do brigue, ao todo, 11 marítimos haviam desertado, uma soma que, de acordo com os números apresentados pelos anúncios citados acima, provavelmente significava mais da metade, ou quase a totalidade, da sua equipagem. A listagens dos desertores, elaborada pelo secretário da capitania do porto, José Feliciano de Proença, com base na matrícula da tripulação do brigue *Corrêa*, nos ajuda a saber um pouco mais sobre quem eram esses homens.

Como é possível perceber, segundo a versão dos fatos relatada pelo mestre do brigue *Corrêa*, e reproduzida por Wandenkolk, o ímpeto de insubordinação dos homens, que se recusaram a acatar a decisão de seguir viagem, é sinalizado como a causa do motim. No entanto, em nenhum momento é possível saber quais teriam sido realmente as motivações que levaram a esta recusa. Ao silenciar o processo que teve como desfecho as deserções, a versão do mestre caracteriza a atitude dos marítimos como um mero ato de indisciplina, esvaziando-o de toda a sua complexidade. A vista do fato de que a documentação que sobreviveu ao tempo nos dá acesso a apenas um dos pontos de vista desse embate, a compreensão do que poderia ter realmente acontecido só se mostra possível mediante o desenvolvimento de um exercício imaginativo que, mais do que buscar entender as motivações destes trabalhadores, seja capaz de compreender, de forma ampla, as condições as quais estes homens estavam sujeitos. Além disso, é importante que possamos entender, porque o comportamento desses trabalhadores ia, segundo as palavras do capitão do porto, de encontro a lei. O que havia em sua postura de tão delituoso?

---

<sup>271</sup> Ibidem.

Além da matrícula individual, o regulamento da capitania dos portos sinalizava também para a obrigatoriedade da matrícula das tripulações das embarcações nacionais de coberta empregadas na navegação de grandes rios, e lagoas, de pequena e grande cabotagem e de longo curso. Às vésperas do início de qualquer viagem, os capitães ou mestres de todas as embarcações nacionais de coberta deveriam dirigir-se à capitania do porto, acompanhados de suas tripulações, a fim de ali fazerem a declaração do trato e o ajuste das soldadas a serem pagas a cada um dos indivíduos empregados durante a futura viagem.<sup>272</sup> Após estabelecidas, as condições de trabalho ofertadas à tripulação eram firmadas por meio de um termo lavrado pelo capitão do porto, que o assinava, juntamente do secretário da instituição e do respectivo capitão ou mestre. A matrícula da tripulação era então gerada sob a forma de um mapa nominal, que trazia ainda informações como a naturalidade, filiação, idade e sinais físicos de todos os indivíduos, bem como um resumo das condições e soldadas acordadas com cada trabalhador.

Tal como estabelecia os artigos 61 e 62 do regulamento, após a conclusão da matrícula, nenhum capitão ou mestre poderia despedir um indivíduo de sua tripulação, antes da conclusão da viagem, e, caso o fizesse, essa dispensa deveria ser seguida do pagamento integral da soldada inicialmente acordada. Por outro lado, nenhum indivíduo, da mesma forma, poderia exonerar-se depois de estar matriculado. Nos casos de tentativa de deserção, o capitão ou mestre era autorizado a coagir os desertores em virtude do trato, dirigindo-se nos portos do império ao capitão do porto, e no estrangeiro, aos cônsules brasileiros. O desligamento, no entanto, poderia ser possível, caso o marítimo apresentasse outra pessoa para ocupar seu posto, e a oferta fosse aceita pelo capitão ou mestre da embarcação. Caso viesse a ocorrer, a alteração deveria ser devidamente registrada na matrícula da tripulação.

Aquela não havia sido a primeira vez que parte da tripulação de uma embarcação arribada no porto de Desterro desertava. Em 1848, ao chegar ao porto de Desterro, cinco marinheiros da tripulação da barca oriental caetana, insubordinaram-se contra o mestre da mesma embarcação e, em seguida, abandonou seus postos de trabalho. O motivo de tal contenda não consta na documentação analisada, contudo, através dela é possível saber que em resposta ao comportamento dos marinheiros, o mestre da referida barca procurou o capitão

---

<sup>272</sup> Essa disposição foi alterada em pelo decreto nº 1.630, promulgado em 16 de agosto de 1855, e que, ao alterar os artigos 59 e 60 do regulamento de 1846, instruída que, no caso das embarcações de coberta empregadas no tráfico dos portos e na pequena cabotagem (de uma só escala dentro da mesma província), a matrícula da tripulação após realizada teria uma validade de seis meses, sendo porém os capitães e mestres a participar às capitánias dos portos quaisquer alterações que viessem a ocorrer no pessoal.

do porto de Santa Catarina para que este, com base no que indicava o referido regulamento, tomasse as medidas punitivas cabíveis a tal comportamento insurgente. Após expedir uma ordem de busca, o capitão do porto acabou por capturar os marítimos. No ofício que enviou ao presidente da província informando sobre as capturas, o capitão sugeria que, como punição, os homens fossem primeiramente presos por alguns dias (como castigo correcional) e, em seguida direcionados ao recrutamento da Armada Nacional. Ainda segundo o capitão, embora três destes homens alegassem ser estrangeiros – e por isso não poderiam ser recrutados – os mesmos até aquele momento não haviam apresentado nenhum documento que comprovasse tal informação e, assim, inviabilizar tal medida punitiva.<sup>273</sup>

Foi também valendo-se da legislação que regulava a atuação destes trabalhadores que, em junho de 1852, Antônio Joaquim Fernandes, Francisco de Paula e o “moço” Domingos Joaquim Ramalho, marinheiros do patacho nacional *Surpresa*, foram denunciados pelo mestre da embarcação, José Maria de Oliveira, ao capitão do porto de Santa Catarina. Segundo o denunciante, além de terem se insubordinado a bordo da viagem, os marinheiros haviam declarado que, ao chegarem no porto de Desterro, não seguiriam mais viagem junto da tripulação, o que, como alertava o mestre, ia de encontro ao acordo firmado com os mesmo no início da viagem.

Como é possível perceber, além de buscarem evitar a deserção de seus marinheiros, era comum que mestres e capitães buscassem, junto as autoridades competentes, formas de punir os membros insubordinados de suas equipagens. Quando, em 1866, o marinheiro Jacintho Rodrigues dos Passos foi preso em Desterro, acusado pelo capitão do vapor *Clieras*, no qual trabalhava, de ter se lançar contra um dos imediatos da tripulação, a punição a ele aplicada, o recrutamento ao serviço da Armada, havia sido de sugestão do próprio capitão, que alegou ser necessária a aplicação de uma medida exemplar, que servisse também de exemplo a todo o resto de sua guarnição.<sup>274</sup>

A nova legislação estreitava também as vias de insubordinação dos marinheiros escravos. Afinal, se desde 1842, havia-se estabelecido que escravos, ainda que em companhia de seus senhores ou amos, ou africanos livres e libertos, eram obrigados a apresentar passaporte para zarparem dos portos nacionais como passageiros, a partir de 1846 os capitães e mestres de embarcações foram alertando para que não aceitassem como parte de suas tripulações marinheiros de cor, autointitulados livres ou forros e que não pudessem comprovar

---

<sup>273</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 155.

<sup>274</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1866*, fl. 144.



tal informação, o que poderia ser feita por meio de cartas de alforria, ou, da apresentação da matrícula pessoal de marinheiro, documento emitido pelas capitânicas dos portos e que, seguindo as orientações do Ministério da Marinha, haviam se tornado obrigatórias a todos os trabalhadores da navegação. Em outras palavras, a partir do ano de 1846, fosse como passageiro ou como membros das tripulações, os escravos deveriam ser expostos a atos burocráticos que demandavam ações capazes de expor as fragilidades de suas performances de liberdade. A legislação nacional previa ainda, sérias punições aos capitães e mestres que descumprissem tais orientações. O que, como vimos, parece nem sempre ter surtido o devido efeito.

Aparentemente, era comum que mestres e capitães das embarcações aceitassem em suas tripulações escravos fugidos, ou ainda, homens livres desertores da Armada Nacional. Ao menos foi assim com Antônio Pinho, marítimo português que trabalhava a bordo do Brigue Nacional *Soares* e que, em setembro de 1850, foi preso pelo capitão do porto em Desterro suspeito de ser desertor da corveta *Ester*.<sup>275</sup> O curioso na história de Antônio é que a denúncia que o levou a prisão havia partido de seu próprio capitão que, por sua vez, justificou-a mediante a insubordinação que o marítimo havia demonstrado a bordo. A atitude do capitão do brigue *Soares*, além de ir ao encontro à teoria da convivência das tripulações com situações de deserção e fuga, oferece também indícios de que os mestres e capitães de embarcações poderiam se valer desta informação para garantir a disciplina e a boa atuação destes marítimos. Será que Antônio teria sido delatado se seu comportamento tivesse sido adequado aos olhos de seu capitão?

Segundo dados apresentados pelo relatório anual em 1855, ou seja, cinco anos depois da prisão de Antônio Pinho, um quinto dos homens que chegava à Marinha de Guerra desertava. A deserção era entre os marítimos brasileiros livres foi a maior forma de resistência ao regime de trabalho coercitivo que o serviço militar lhes impunha.<sup>276</sup> E, assim como no caso de muitos marinheiros escravos que fugiam, é provável que boa parte destes desertores permanecesse atuando em embarcações da Marinha mercante.

Isso, contudo, não significa dizer que não fossem empregados (tanto por senhores de escravos quanto pelas autoridades) severos mecanismos de controle a fim de evitar esta prática e resguardar a integralidade da propriedade senhorial. Foi o que ocorreu em 1845, a bordo do bergantim *Nova Aurora*, quando seu mestre, Antônio Simão dos Reis, foi acusado

---

<sup>275</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1850*, fl. 125.

<sup>276</sup> JEHA, *op. Cit.* p. 121-127.

de transportar ilegalmente dois escravos que haviam fugido do Rio Grande do Sul para Santa Catarina. Os cativos eram Polidoro e Gregório, ambos pertenciam a João Resme. No depoimento, o mestre informou não saber a princípio que se tratavam de escravos e que somente no decorrer da viagem, já próximo ao porto de Desterro, tomou conhecimento de tal informação. Mesmo após estar ciente da condição de Polidoro e Gregório, o mestre não os denunciou às autoridades, decisão que lhe custou dois processos judiciais o pagamento de duas multas, uma de 30\$000 por cada cativo, paga a capitania dos portos, e outra referente ao valor de um período de trabalho perdido por cada um dos cativos embarcados, o que correspondeu a 2\$000 réis diários, e que deveria ser pago ao proprietário.

A existência de uma legislação punitiva, a frequente reintegração dos senhores de marítimos fugidos para que os capitães e mestres redobrassem a atenção, combinados com os casos de sedução e os casos de Polidoro e Gregório, nos permitem concluir que por vezes, a baixa oferta de mão de obra e a constante necessidade que apresentavam os capitães das embarcações por trabalhadores fizessem com que os contratadores não se mostrassem muito sensíveis a esses apelos. Isso não significa que as medidas de repressão à fuga de cativos eram ignoradas totalmente. Se a convivência, ou por que não, a participação de capitães e mestres das embarcações que, “ansiosos por mão de obra, faziam vista grossa para a possibilidade de seus tripulantes serem escravos de outrem”, contribuíam para o sucesso de algumas destas empreitadas, por outro lado, o desacordo de muitos destes homens era real e pôs fim a muitas outras. Tais indícios nos provocam a pensar em que medida a estrutura de organização do trabalho marítimo na cabotagem não tornava dispensável a escravidão como mecanismo de controle da força do trabalho. Parece que para alguns desses mestres e capitães, o isolamento dos trabalhadores que a vida no mar impunha, combinada à rígida disciplina que o trabalho marítimo demandava e as hierarquias de bordo já existentes, eram capazes de lhes conceder autoridade e poder suficientes para exercer sobre esses sujeitos o controle que acreditavam ser necessário.

\*\*\*

Ao analisar o caso dos trabalhadores marítimos que compunham a comunidade portuária de Rio Grande durante o século XIX, Vinicius P. de Oliveira chamou atenção para o fato de que, por vezes, os trabalhadores marítimos, devido a sua heterogeneidade, acabam sendo tomados apenas por um grupo de diferentes indivíduos, que exerciam variadas funções relacionadas ao mar. No entanto, o autor nos alerta que, se tivermos em conta que a própria

classe trabalhadora possui uma constituição na qual mostra heterogênea, seremos capazes de percebermos que, de forma alguma, a heterogeneidade assumida por estes trabalhadores anula a sua existência como uma categoria.

Para isso, no entanto, seria necessário buscar perceber as relações sociais, alianças e solidariedades construídas no interior deste grupo, “sem recair na tentação de encontrar uma coincidência total nem tão pouco perder de vista diferenças inatas a seus membros que atuariam como elementos desagregadores intransponível”, dando origem a rixas internas e conflitos horizontais, os quais, muitas vezes, era resultantes de disputas e desgastes internos ao grupo decorrentes das relações experienciadas cotidianamente no mudo trabalho e cuja origem é diversa tal como distintos arranjos identitários, origem ou condição jurídica distinta, tempo de tripulação e experiência no ofício, disputa por recursos materiais, simbólicos ou afetivos, as experiências culturais anteriores etc.<sup>277</sup>

Embora fosse diverso, é preciso reconhecer que o grupo dos trabalhadores da cabotagem compartilhavam de uma série de experiências comuns (dentre algumas a submissão à relações de poder, a coerção física e o enfretamento de duras condições e ritmos de trabalho), oriundas da sua atuação em um mesmo mundo do trabalho, pelas quais se mostrava possível a emergência de um sentimento comum de pertencimento e de uma identidade maruja inegavelmente perpassada pela diversidade, mesmo entre marinheiros livres e escravizados.<sup>278</sup> Para o autor, outro ponto de comunhão entre estes trabalhadores seria “a forma compulsória com que muitos haviam adentrado ao setor, fosse por recrutamento forçado no caso dos livres ou de escravização, o que resultava em fugas e deserções”. Era justamente o compartilhamento destas experiências comuns que possibilitava a esses trabalhadores superar em determinados momentos as competições internas e a heterogeneidade do grupo em prol de interesses comuns, fossem no porto do Rio Grande, de Desterro, ou outro qualquer ao longo do litoral brasileiro.

---

<sup>277</sup> OLIVEIRA, op. Cit., p. 147.

<sup>278</sup> *Ibidem*, p. 148.

### 3 DA BALEIA À TAINHA: PESCADORES E PESCARIAS NO LITORAL CATARINENSE

Quando setembro de 1851 teve início, dentre as embarcações de grande clado que se encontravam arribadas no ancoradouro junto à Fortaleza de Santa Cruz, localizada na barra norte do canal da ilha de Santa Catarina, estava o brigue nacional *Corrêa*. Com capacidade para 196 toneladas, o brigue era empregada na atividade pesqueira, mais especificamente, na pesca<sup>279</sup> da baleia.<sup>280</sup>

Embora não apresentasse nenhuma avaria, o brigue estava impossibilitado de deixar as águas de Desterro. Isso porque, era uma embarcação sem tripulação, ou melhor dizendo, sem parte significativa desta. Segundo consta o relato que seu mestre fez ao então capitão do porto de Santa Catarina, na ocasião em que o procurou para prestar queixa acerca do ocorrido, a deserção da tripulação do brigue havia se dado após um motim organizado por parte da equipagem. O quadro insurgente tivera início alguns dias após a chegada da embarcação aquele porto, mais especificamente, após o mestre comunicar à tripulação, na manhã do dia 26 de agosto, que, a despeito do insucesso observado até ali, e da constatação da tripulação de que não existiam baleias a serem capturadas no litoral catarinense, a viagem prosseguiria rumo ao sul.

A pesca da baleia havia sido uma atividade comum no litoral do Brasil desde o século XVII, quando as primeiras armações baleeiras foram fundadas no litoral da Bahia, do Rio de Janeiro e de São Paulo.<sup>281</sup> Em Santa Catarina, a fundação das primeiras armações esteve associada ao processo de ocupação do litoral, iniciado no século XVIII, sendo que a primeira delas, a Armação da Piedade, foi fundada em 1746, e ficava localizada na freguesia de São Miguel da Terra Firme, no continente próximo, à entrada da baía norte e a pouco mais de sete quilômetros ao norte do ancoradouro da fortaleza de Santa Cruz, onde o brigue *Corrêa* estava arribado.<sup>282</sup>

---

<sup>279</sup> Por não se tratar de um peixe, a atividade de captura das baleias é, na verdade, classificada como caça. No entanto, optou-se aqui por empregar o termo pesca por ser desta forma que os sujeitos históricos aqui referenciados classificavam a atividade que desempenhavam.

<sup>280</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1851-1853*, fl. 76-78.

<sup>281</sup> CASTELLUCCI JR., Wellington. Pescadores e baleeiros: a atividade da pesca da baleia nas últimas décadas dos oitocentos. Itaparica: 1860-1888. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, v. 22, 2005, p. 135.

<sup>282</sup> ZIMMERMANN, Fernanda. *Armação baleeira da Lagoinha: uma grande unidade escrava*. In.: Mamigonian, Beatriz G.; Vidal, Josiane Z. *História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013, p. 43-67.

Embora a Armação da Piedade tenha sido a maior e mais importante de Santa Catarina, outras foram implementadas naquele litoral durante a segunda metade do século XVIII. Tal como a Armação da Lagoinha, criada em 1772, no Ribeirão, uma freguesia na região leste da Ilha de Santa Catarina; a Armação de Itapocorói, fundada em 1778, no atual município de Penha, à 14 léguas ao norte Ilha de Santa Catarina; ou ainda, as armações de Garopaba, e Imbituba, estabelecidas entre 1793 e 1796, nas quais, a primeira, ao sul do rio Embaú e da enseada de Brito, tinha sua atividade complementada pela segunda, localizada no termo da vila de Laguna.

Nesse modelo de pesca, a partir da estrutura das armações baleeira, a captura se dava quase que exclusivamente nas temporadas de reprodução, quando os animais se aproximavam da costa para procriar. Os arpoadores ficavam de sentinela nas praias à espera do aparecimento dos animais. Após avistá-los, subiam a bordo de pequenas embarcações, chamadas de baleeiras, e iam de encontro ao animal no intuito de abatê-lo. Depois de morta, a baleia era rebocada até a praia onde era dividida em partes e levada até a armação a fim de ser processada.

Essa atividade da pesca dos cetáceos e de processamento do seu óleo foi responsável pelo emprego de um número considerável de trabalhadores durante o século XVIII. Na verdade, as armações baleeiras são consideradas pela historiografia as primeiras grandes unidades produtoras a empregarem uma soma significativa de trabalhadores escravos em Santa Catarina. Um inventário de 1816, realizado na Armação da Lagoinha, revela a existência de 46 cativos atuando nessa atividade. Esses trabalhadores atuavam, sobretudo, no beneficiamento dos animais capturados, desempenhando funções como falqueador, cachoteiro, cortador de açogue, mestre de azeite e gancheiro. Embora a função de arpoador fosse exercida apenas por homens livres, é possível identificar escravos que, como remadores, canoeiros e contramestres, também se empregavam no ato da pesca propriamente ditos. Ao lado dos trabalhadores escravizados, e muitas vezes exercendo as mesmas funções, atuavam também trabalhadores livres sob o regime de jornal.<sup>283</sup>

À época da passagem do brigue *Corrêa* por Desterro, no entanto, a atividade vivia outros tempos. Ainda na última década do século XVIII, a produção das armações baleeira havia começado a entrar em declínio, em parte, graças a captura desmedida desses animais, o que quase os levou à extinção, e os afastou do litoral brasileiro; mas também, devido à novas

---

<sup>283</sup> *Ibidem*, p. 50-51.

tecnologias que, a partir daquele momento, permitiram que a pesca e o processamento do óleo de baleia fossem realizados em alto mar. Para isso, a pesca passou a ser realizada a bordo de grandes embarcações, tal como do brigue aqui apresentado, em jornadas de trabalho que poderiam durar meses, ou, até mesmo anos, e que eram realizadas de forma ininterrupta ao longo do Atlântico, acostando esporadicamente em alguns portos apenas para reabastecer a aguada, as rações das tripulações ou realizar eventuais reparos nas embarcações. A partir dessa nova fase, países do Atlântico Norte, em especial os Estados Unidos, acabaram assumindo o protagonismo dessa indústria.<sup>284</sup>

A concorrência da indústria norte-americana tornou a produção brasileira pouco competitiva, reduzindo a margem de lucro das armações. Como consequência, a Coroa portuguesa extinguiu o sistema do monopólio da pesca da baleia que imperava no Brasil desde o século XVII. Quando o século XIX teve início, a atividade já poderia ser desempenhada, desde que devidamente autorizada, por qualquer arrendatário interessado, em qualquer parte da costa brasileira ou em alto mar.<sup>285</sup> Era já nessa nova estrutura, a bordo de grandes embarcações que circulavam o Atlântico, que o brigue *Corréa* se inseria na indústria da pesca da baleia.

Embora na década de 1850 ainda existisse um residual daquilo que fora outrora essa atividade em Santa Catarina – em 1855 existiam ainda 60 pessoas que, a bordo de 8 embarcações, a realizavam<sup>286</sup> – os dados apresentados nos relatórios anuais da presidência da província deixavam claro que aquela já era uma atividade que em quase nada contribuía à indústria pesqueira. Naquela mesma década, por exemplo, entre os anos 1855 e 1858 apenas três destes animais haviam sido capturados.<sup>287</sup> Se, outrora, significativos grupos de trabalhadores haviam se dedicado a captura de cetáceos, àquela altura a maior parte dos pescadores atuava, sobretudo, na pesca dos grandes cardumes de anchovas e tainhas de curso que visitavam o litoral durante o inverso. Além do objeto da pesca, o próprio grupo de pescadores, ao que parece, apresentava na segunda metade do século XIX uma configuração variada daquela percebida no auge da atuação das armações baleeiras em Santa Catarina.

---

<sup>284</sup> CASTELLUCCI JR., Wellington. Histórias conectadas por mares revoltos: uma história da caça de baleias nos Estados Unidos e no Brasil (1750-1850). *Rev. hist. comp.*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, 2015. p. 106.

<sup>285</sup> CASTELLUCCI JR., 2005, p. 137.

<sup>286</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1854-1855*, fl. 05-12.

<sup>287</sup> SANTA CATARINA. Relatório do presidente da província de Santa Catarina em 1º de março de 1855, fl.20; Fala que o presidente da província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho, dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1856, fl. 19; Idem, 1857, fl. 29; Idem, 1858, fl. 15.

Tendo este passado como ponto de partida, o capítulo a seguir tem como objetivo, identificar qual era, à época da implementação da capitania dos portos em Santa Catarina, o volume e o perfil dos pescadores que atuavam naquela província. Além disso, busquei entender de que forma a pesca realizada em Santa Catarina se distinguia daquela praticada em outras partes do Império. Para responder a tais questões, mais uma vez foram utilizados os censos produzidos pelo Ministério da Marinha que, assim como no caso dos setores da navegação, contavam também com dados relativos à pesca. Para este capítulo especificamente, foram analisados os censos marítimos publicados entre os anos de 1852 e 1862. Uma série cuja cobertura variou entre 9 a 13 províncias anualmente e que, ao todo, trouxe informações referentes a 14 províncias (PA, MA, PI, CE, PE, AL, SE, BA, ES, RJ, SP, PR, SC, RS), estando Santa Catarina presente em todos os anos que a compõem.

### 3.1 A MATRÍCULA DOS PESCADORES E OS DISTRITOS DE PESCA

Assim como no caso dos indivíduos empregados na navegação de longo curso, cabotagem, tráfego dos portos, rios e lagos, aqueles que desempenhavam suas atividades laborais exclusivamente no setor da pesca passaram a ser também classificados como gentes do mar e, por isso, deveriam ser igualmente matriculados nas capitanias dos portos. Para além disso, o regulamento de 1846 previa que todos os pescadores, fossem aqueles empregados na pesca de interior ou exterior às barras, deveriam ser divididos em distritos. Caberia ao capitão do porto de cada capitania, em convergência da administração local, delimitar quantos e quais seriam estes distritos. De acordo com as diretrizes para a implementação da matrícula individual, cumprida esta etapa, deveria o mesmo capitão organizar idas comissionadas até os respectivos distritos, a fim de que lá fossem realizados os arrolamentos e matrículas.<sup>288</sup>

Em Santa Catarina, a matrícula dos pescadores teve início em março de 1847, quando Sabino Antônio da Silva Pacheco, fez circular um edital comunicando que, em cumprimento ao regulamento das capitanias dos portos, passaria a matricular aqueles que atuassem na pesca, e que comprovassem que o produto de seu trabalho era destinado à benefício do público, ou seja, à venda. Assim como no caso dos marítimos, esses

---

<sup>288</sup> BRASIL. *Decreto n° 358 de 14 de agosto de 1845*. Autoriza o Governo a estabelecer capitanias de portos nas províncias marítimas do Império. Coleção das Leis do Império, tomo 7, parte 1. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1845.

trabalhadores após matriculados passariam a gozar de isenção do serviço da Guarda Nacional.<sup>289</sup>

Diferentemente do que sugeria o texto da Lei, de que as capitânicas deveriam organizar expedições até os distritos para a promoção da primeira leva de matrículas, na convocatória lançada por Silva Pacheco eram os próprios pescadores quem deveriam comparecer à capitania do porto, localizada na vila de Desterro, “com a maior brevidade possível”, a fim de que pudessem realizar “os assentamentos necessários” à matrícula e para que tivessem seu distrito determinado. O edital indicava ainda, que as embarcações de pesca deveriam ser marcadas com o número e letra dos distritos aos quais pertencessem.<sup>290</sup>

Figura 11: Bairro da Toca, região do Menino Deus, Desterro, 1867.



Fonte: Detalhe de BRÜGEMANN, Joseph. *Cidade de Desterro capital da provincia de Santa Catarina*. Litografia Schwarzer & Rohlacher, c. 1867. Acervo pessoal de Ylmar Corrêa Neto.

A divisão planejada inicialmente para os distritos de pesca parece ter sofrido algumas alterações após o começo das matrículas. Isso porque, no primeiro censo marítimo publicado pelo Ministério da Marinha, em 1847, o que se observou foi a marcação de apenas quadro deles: Menino Deus, Santo Antônio, Coqueiros – sendo este localizado no continente e, provavelmente, englobando os territórios que a princípio seriam cobertos pelos distritos de São Miguel e São José – e Ganchos. A mesma divisão ainda era empregada alguns anos depois, já na década de 1850, nas contagens de pescadores matriculados produzidas pela capitania do porto.<sup>291</sup>

De acordo com o planejamento inicial, Santa Catarina contaria ao todo com sete distritos. O primeiro deles, seria o do Menino Deus, uma região localizada no extremo sul da

<sup>289</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1846-1848*, fl. 43.

<sup>290</sup> Por meio de uma contagem realizada em 1855 pela capitania do porto foi possível identificar tais sinais, sendo estes: 1M, para aqueles referentes ao distrito do Menino Deus; 2C para as do distrito de Coqueiros; 3N para as de Santo Antônio e 4G para as de Ganchos.

<sup>291</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1847 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª legislatura. Tipografia Nacional: Rio de Janeiro, p. 32.



orla da vila de Desterro e que abrigava o bairro da Toca, um ajuntamento de casas que se levantava da base de rocha da Ladeira dos Passos em direção Morro da Boa-Vista, de frente para o mar, e onde, encarapitados em casinhas que se sobrepunham umas sobre outras, vivam uma série de pescadores que apinhavam a pequena praia que existia naquela região de baixio com redes de pesca e embarcações. A abrangência deste distrito teria início no Forte de Santa Bárbara e estender-se-ia rumo o Sul. O segundo distrito era o Santo Antônio, que começava também no forte de Santa Bárbara, mas seguia em direção Norte, até a ponta do Sambaqui. O terceiro, era o de Canasvieiras, que ia da ponta do Sambaqui até a ponta do Rapa. No continente próximo, em frente a ilha, ficariam os distritos de São Miguel e São José, ambos abrangendo vila e município. A província contaria ainda com um distrito em Laguna, no litoral Sul, e com um em São Francisco, no litoral Norte.

Essa divergência entre a organização original dos distritos, proposta no edital de 1847, e aquela percebida através das contagens realizadas pelas instituições, pode ter resultado do desconhecimento inicial das autoridades acerca da proporção desses grupos de trabalhadores e da sua real distribuição geográfica pelo território, mas também, é bem provável, que a supressão dos distritos de pesca de Laguna e de São Francisco, e a compressão daqueles localizados no continente próximo em um único, estivessem mais relacionados a uma questão já abordada nesta pesquisa, e que figurou como um obstáculo real à atuação das capitania dos portos também em outras províncias: a concentração da estrutura física da instituição em um único ponto do litoral, e a conseqüente limitação de sua capacidade de atuação. Afinal, como é possível perceber no relatório que enviou ao presidente da província em 1856, o capitão do porto de Santa Catarina argumentava que

esta província tem três portos de grande comércio e navegação, como sejam o de Laguna, rio de São Francisco e rio Itajaí. A capitania nenhuma fiscalização neles tem, nem pode fazer cumprir o seu regulamento porque, além das grandes distâncias em que eles se acham do porto da capital, que não menos de 18 a 20 léguas a fora da barra norte e sul desta Ilha de Santa Catarina, não tem sido possível obter em qualquer deles um indivíduo a quem possa delegar instruções, mesmo como capataz, para fazer nelas executar o regulamento e conhecer de suas infrações. [...] A criação de delegados nos portos da cidade de Laguna e do rio de São Francisco, são de muita necessidade não só para neles se executar o regulamento, como para proceder a um exato arrolamento de todas as embarcações que lhes pertencem, tanto das que se empregam na navegação da pequena cabotagem, como no tráfico dos portos, rios, canais e pesca; assim como chamar à matrícula os indivíduos que nela se empregam, e para conhecer a população marítima de cada um deles, poder obter dados exatos à capitania para no fim do ano dar informações se não exatas ao menos aproximadas ao governo do estado da indústria da pesca e navegação nacional e população marítima da província.<sup>292</sup>

---

<sup>292</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1856*, fl.11-17.

Tendo isso em vista, é bem provável que, assim como na Ilha de Santa Catarina, tanto o litoral Sul de província, como o Norte, contasse com trabalhadores que, segundo os parâmetros do ministério da marinha, deveriam ser percebidos como pescadores e, por isso, matriculados. No entanto, as limitações financeiras e estruturais da nova instituição reguladora parecem, desde seus primeiros anos, ter-lhe inviabilizado uma atuação para além do litoral central, região onde ficava a capital, Desterro.

Destacadas as principais ressalvas acerca da representatividade deste grupo de trabalhadores nas contagens realizadas pela capitania do porto de Santa Catarina, vejam o que mais elas nos revelam acerca deles.

Quadro 3: Pescadores matriculados em Santa Catarina, 1850-1858.

1850	1857	1858
<b>Distrito do Menino Deus</b>	<b>Distrito de Santo Antônio</b>	<b>Distrito de Coqueiros</b>
Floriano José*	Francisco José Garcia	Fermino de Oliveira Carvalho
José Antônio de Bruno**	Cândido José Ferreira	Marcelino Cardozo
Manoel Francisco de Freitas**	José Lisboa e seu filho Francisco	Antônio José da Silva
Joaquim Antônio Pinto	Manoel José Ferreira	Manoel Gonçalves
José Joaquim de Aguiar	Luiz Antônio da Silva	Joaquim Gonçalves
José Pereira da Costa	Bernardino José Andrade e seu filho Silvano	João Gonçalves
Francisco José de Freitas	Jacinto José Bernardino	José Pereira
Domingos José Vigano	Antônio Pires Gonçalves	José Antônio da Silva
Benigno José Gonçalves	José Joaquim Galdino	Silvério José dos Santos
Caetano José da Silva	João Francisco Lisboa	Jesuino José
João do Carmo	Marino Soares d'Aventura Jr	Manoel da Silva Cascais
Pedro Soares das Neves	Francisco Antônio d'Aventura	Antônio José da Costa
Eugênio José Floriano	Francisco Pedro d'Aventura	Cândido José da Silva
Francisco José de Souza	Manoel Bernardo da Silva	Sabino Antônio Guilherme
Luiz Antônio	Pedro Ignácio Pereira	Joaquim Antônio da Silva
Laurentino José do Carmo	Vicente José de Bitencourt	Luís José
Amando Ferreira da Cunha	Manoel José de Souza	José Alves
José Francisco	Francisco Vieira de Souza	Policarpo Antônio de Freitas
João José Floriano	Francisco José de Souza	Manoel Luís Jaques
Manoel de Barros	Francisco da Silva	Albino Ignácio de Mendonça
<del>Pedro Antônio Rodrigues</del>		Francisco Antônio de Freitas
<del>Cândido Francisco de Freitas</del>		Luís Manoel
<del>José Gonsalves da Silva</del>		
<del>João Francisco Nunes</del>		
<del>Antônio Miguel Martins</del>		
<del>Francisco Joaquim Ferreira</del>		
<del>Bonifácio José Dantas</del>		
<del>Manoel da Silva Barros</del>		
<del>Serafim Gomes Ribeiro</del>		
<del>João Pedro da Silva</del>		
<del>Honorato Antônio da Costa</del>		
<del>José Custódio da Silva</del>		
*capataz	** sub-capataz	<del>Taxado</del> : matrículas canceladas

Fonte: APESC. CAPP-PRESP, livro 1850, fl. 58; livro 1857, fl. 23; livro 1858 jan./jun., fl. 07.

Em 1850, uma lista nominal produzida pelo secretário da capitania do porto de Santa Catarina revelava que, ao todo, o distrito do Menino Deus, contava com 20 pescadores.<sup>293</sup> Três anos depois, o distrito mantinha a mesma soma, ao passo que no de Santo Antônio existiam 10 pescadores e, no de Coqueiros, 19. Naquele mesmo ano, haviam 64 embarcações de pesca registradas na província, destas, 44 pertenciam aos pescadores do Menino Deus (sendo 40 canoas, 2 lanchas e 2 baleeiras), 10 (todas canoas) aos de Santo Antônio e outras 10 (2 lanchas e 8 baleeiras) aos de Coqueiros.<sup>294</sup>

A tabela acima, nos permite conhecer nominalmente os pescadores que compunham o grupo de matriculados em três destes distritos em momentos diferentes da década de 1850. A existências de pescadores com os mesmos sobrenomes ocupando as listas dos mesmos distritos e, da menção de filhos exercendo o ofício da pesca junto de seus pais, demonstra que em Santa Catarina, assim como em outras partes do Brasil ao longo dos séculos XVIII e XIX, era comum que muitos dos trabalhadores marítimos descendessem de homens que já exerciam ofícios relacionados ao mar.<sup>295</sup> Mas essa, não deve ser percebida como uma característica condicionante, nem todos aqueles envolvidos na faina marítima necessariamente descendiam de trabalhadores do mar e, nem todos os descendentes destes perpetuavam a tradição laboral de seus pais.

Em 1856, quase uma década depois da implementação da capitania do porto em Santa Catarina, a pesca se mostrava como uma indústria “muito limitada”, ao menos, eram essas as palavras utilizadas pelo capitão do porto a época, José Eduardo Wandenkolk, para descreve-la. No relatório que enviou naquele ano ao presidente da província, o capitão informou que, “poucos [eram] os que se empregam neste ramo de vida”.<sup>296</sup> Segundo ele,

nesta província não há pesca em grande escala, porque apenas um pequeno número de baleeiras do distrito dos Coqueiros, Ribeirão e Canasvieiras se empregam na pesca barra a fora, mas isto nem sempre o fazem, só quando é tempo de anchovas e corvinas. A pesca mais efetiva é de barras dentro. A escassez de peixe no mercado prova o que levo dito, pois há dias sucessivos que nele não se encontra um bagre.<sup>297</sup>

Alguns anos antes dessa sua fala, em 1852, o capitão havia informado que, embora não constasse na capitania do porto a matrícula de nenhuma embarcação nacional empregada na pesca de fora das barras, fosse ao longo da costa ou em alto mar, tinha ouvido falar que, na

---

<sup>293</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1850*, fl. 58.

<sup>294</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1854-1855*, fl. 13.

<sup>295</sup> SILVA, 2001, p. 39.

<sup>296</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1856*, fl. 11-17

<sup>297</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1857*, fl. 1-5.

região da Laguna, estava sendo realizada a captura de bagres, tainhas, corvinas, garoupas e savelhas, tudo em grande quantidade, e de cujo pescado fazem grandes salgas e exportam anualmente tanto para Desterro, como para fora da província. Ainda segundo ele, era sabido que também na região dos Ganchos muitos indivíduos se empregavam nesta modalidade de pesca.<sup>298</sup> Contudo, aquela época, essa prática não mais se observava.

Embora, lhe faltassem os meios para poder calcular com exatidão o rendimento desta indústria, tendo como base os dízimos pagos aos cofres provinciais, o capitão Wandenkolk estimava que o produto do trabalho destes pescadores matriculados girasse entorno de 11 a 12 contos de réis anuais.<sup>299</sup>

O que Wandenkolk sugere é que, embora fosse uma prática disseminada nos centros urbanos e rurais, a pesca se mostrava como uma indústria pouco desenvolvida em território catarinense. Na maior parte das vezes ela assumia caráter de subsistência, sendo poucos os pescadores que estabeleciam uma relação direta entre o produto de seu trabalho e o mercado. Segundo o capitão, isso ocorria porque, quando comparada a outras províncias, Santa Catarina apresentava um baixo número de pescadores matriculados, ou seja, que exerciam exclusivamente essa função. O que, na sua opinião era a principal causa da comum escassez de pescado nos mercados da cidade. Muitos viviam com ajuda da pesca, mas poucos exclusivamente dela.

### 3.2 OS PESCADORES E A FROTA CATARINENSE SEGUNDO OS CENSOS MARÍTIMOS

Se confrontada com os dados apresentados pelos censos do Ministério da marinha, as colocações do capitão do porto de Santa Catarina se mostram, de fato, consistentes. Quando analisamos, os números referentes às embarcações de pesca registradas ao longo da série pelas diferentes províncias, o que se percebe é que a frota catarinense era uma das menores do Império, ficando atrás apenas daquela contabilizada no Piauí.

Se Santa Catarina contava com uma das menores frotas, o Rio de Janeiro e Bahia eram as províncias que apresentavam as maiores. Embora entre 1852 e 1854 o Rio de Janeiro tenha figurado como a província com o maior número de embarcações, a partir de 1855 esse posto passou a ser ocupado pela Bahia, que assumiu a primeira posição pelo restante da série,

---

<sup>298</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1851-1853*, fl. 115-116.

<sup>299</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1854-1855*, fl. 01-03.

chegando, em alguns anos, a concentrar mais de 40% da frota do setor a nível nacional. Em 1861, por exemplo, das 4.475 embarcações registradas pelas capitânicas dos portos, 1.921, ou seja, 43%, eram originárias daquela província. Em Pernambuco, por sua vez, foi registrada a terceira maior frota, a província era seguida do Rio Grande do Sul, de Alagoas e do Ceará.<sup>300</sup>

É importante destacar, que nem sempre os pescadores eram proprietários das embarcações que utilizavam, ou que os proprietários de embarcações de pesca eram eles mesmos pescadores. Em regiões onde a locomoção de pessoas e bens se dava sobretudo por vias aquáticas, muitos investiam na composição de pequenas frotas, se inserindo em um negócio bastante lucrativo, o aluguel de embarcações. Essas embarcações poderiam ser alugadas ou arrendadas tanto homens livres como escravos que atuavam como pescadores ou tráfego dos portos e rios navegáveis. Era comum também que as embarcações fossem utilizadas por mais de um pescador, isso porque, embora a pesca pudesse ser praticada de forma individual, ela também ocorria em duplas, trios, ou, até mesmo, em grupos maiores. Além disso, a pesca não era uma atividade que dependia impreterivelmente de embarcações, podendo também ocorrer a partir de trapiches, pontes, costões etc.

De acordo com os censos do ministério da marinha, as embarcações usualmente utilizadas na pesca ao longo da costa brasileira eram jangadas, saveiros, igarités, batelões, botes, barcas, lanchas, baleeiras, além de uma variedade de canoas. Era comum que cada região apresentasse uma identidade específica em relação a sua frota, com a predominância de algum tipo de embarcação. As jangadas não eram exclusivamente encontradas em Pernambuco, mas existiam em significadas somas por lá. O mesmo ocorria com os saveiros na Bahia.

A frota de Santa Catarina, por exemplo, era composta, proporcionalmente, por canoas de voga, baleeiras e lanchões, podendo ser encontrados também, alguns botes e batelões. As canoas, feitas a partir de troncos do guarapuvú (*Schizolobium excelsum*) ou da figueira brava (*Ficus doliaria*), tinham de 50 a 60 palmos de comprimento, por 5 ou 6 de boca, e costumavam ser negras e reluzentes de alcatrão. Já as baleeiras, embarcações de porte um pouco maior, eram uma espécie de bote de duas proas, construído com madeiras leves, de caverna fino e descoberto, boca larga e aberta, possuía um tosamento nas bordas, o que lhe eleva proporcionalmente a popa e a proa, cada uma fechada para a vaga por um pequeno castelo, costumavam apresentar de oito a dez bancos corridos. A embarcação, como o próprio

---

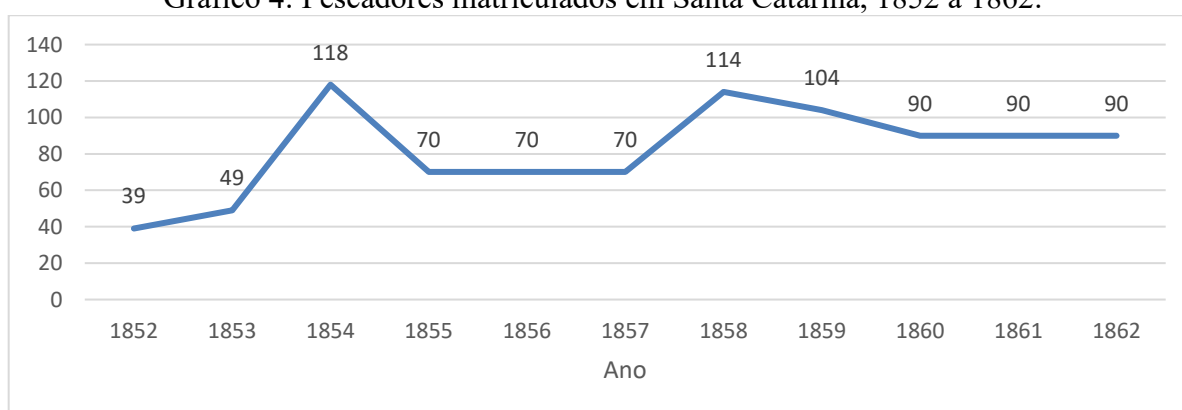
<sup>300</sup> Cf. Apêndice P.

nome sugere, havia sido desenvolvida para a pesca da baleia e, embora essa já fosse à época uma indústria decadente, permaneceu sendo empregada ao longo de toda costa catarinense, sobretudo, na ilha de Santa Catarina, devido ao fato de serem muito seguras no mar e resistem a todo tipo de tempo. Diferente das canoas, as baleeiras eram geralmente pintadas em padrões que combinavam branco e cores primárias.<sup>301</sup>

Já com relação a força de trabalho, ao longo de quase toda a série analisada, a Bahia foi a província com a maior soma de pescadores matriculados. A partir de 1856, os baianos já representavam mais de 40% de todos aqueles matriculados no império. Em 1858, ano em que apresentou seu maior índice, os 4.252 pescadores daquela província representavam 53% do total nacional.<sup>302</sup> Além disso, a partir daquele ano, o grupo de pescadores baianos passou a ser, em média, ao menos duas vezes maior do que aquele existente no Rio de Janeiro, o segundo maior grupo do Império.<sup>303</sup>

Na primeira metade da série, Alagoas mostrou-se como a província com terceiro maior grupo de pescadores, seguida de Pernambuco. No entanto, a partir de 1857 suas posições se invertem. O Rio Grande do Sul, apresentou o sexto maior grupo, seguido do Ceará. Em 1857 é possível observar também que o número de pescadores matriculados no Espírito Santo começou a crescer significativamente, fazendo da província a oitava colocada em relação ao número de pescadores matriculados.

Gráfico 4: Pescadores matriculados em Santa Catarina, 1852 a 1862.



Fonte: A partir dos números apresentados no Apêndice O.

<sup>301</sup> VÁRZEA, Virgínia. *Santa Catarina: a Ilha*. Florianópolis: Lunardelli, 1985, p. 163, 172.

<sup>302</sup> Cf. Apêndice N.

<sup>303</sup> Para saber mais acerca dos pescadores matriculados na Bahia, cf. PORTELA, *op. Cit.*

Assim como no caso das frotas, Santa Catarina esteve e entre as três províncias com o menor número de pescadores matriculados. Ao longo de todo o período, os pescadores catarinenses não chegaram a representar 1% do total nacional.<sup>304</sup>

Como é possível perceber por meio do gráfico acima, entre 1852 e 1862, o número de pescados matriculados em Santa Catarina variou entre 39 e 118. Documentos produzidos pela capitania do porto daquela província, revelam que esses números só passariam a ser mais expressivos a partir da década seguinte. Em 1875, por exemplo, o número de pescadores havia mais do que duplicado em relação à 1862, indo de 90 para 237 matriculados. Dois anos depois, o ritmo de crescimento se mantinha acelerado, ao ponto de serem contabilizadas 408 matrículas.<sup>305</sup>

### 3.2.1 Pescadores livres: brancos pardos, pretos e índios

Com relação ao perfil dos pescadores matriculados a nível nacional, o que se percebe é que, em média, 75% deles eram livres, ao passo que 25% eram escravos. Em 1862, ano em que foram contabilizados 8.459 pescadores, o grupo atingiu a sua maior porcentagem, representando 89% desses trabalhadores. Por sua vez, 1854, foi o ano em o grupo dos livres atingiu seu menor índice, 43%. Dentre esses trabalhadores livres, em média, 49% eram brancos, 34% eram pardos, 15% eram pretos e 2% eram índios.<sup>306</sup>

Com relação aos brancos, Santa Catarina foi, ao longo de quase toda a série – com exceção de 1857 – a província que, proporcionalmente, apresentou a maior porcentagem de trabalhadores tidos com brancos entre os pescadores livres, 82%. Em 1854, ano em que os livres brancos registraram seu menor índice naquela província, eles ainda representavam 43% dos pescadores catarinenses. Em quatro anos, sendo que três deles consecutivos – 1860-62 – 100% dos pescadores catarinenses pertenciam a este grupo.<sup>307</sup> O Rio Grande do Sul foi a província com a segunda maior porcentagem de brancos entre os livres, 69%. O Espírito Santo foi a terceira, com quase 60%.

O Ceará foi a província na qual, proporcionalmente, os pardos representaram a maior parte dentre livres, em média, 80%. Em segundo lugar, observou-se o Piauí, com 69%. Maranhão e Pernambuco tinham, ambas, 53% dos pescadores livres registrados como pardos.

---

<sup>304</sup> Idem nota 304.

<sup>305</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1876*, fl. 149; *livro 1878*, fl. 22.

<sup>306</sup> Idem nota 304.

<sup>307</sup> Cf. Apêndice O.

Na verdade, das províncias do Norte/Nordeste que figuraram ao longo da série, apenas Bahia e Pará apresentaram índices para este grupo inferiores a 50%, no caso da primeira, este era de 27%, e da segunda, de 9%.

Santa Catarina foi a província na qual os livres pardos eram menos numerosos, 5% dos pescadores, sendo que ao longo de toda a série, por nove vezes não houve registro de nenhum pescador pardo. O baixo índice catarinense é precedido pelo de outra província sulina, o Rio Grande do Sul, com 8% de pardos livres.

Tal como no caso dos pardos, Santa Catarina foi a província com o menor índice de pescadores livres pretos, 1%, isso porque, em 10 dos 11 anos cobertos pela série de censos aqui analisados, o índice de pretos livres atuando como pescadores naquela província foi igual a zero.

A Bahia, por sua vez, encontrava-se na posição oposta. como a província com as maiores somas para esse grupo, 23%, mas chegando em alguns anos, como 1852 e 1862, a superar a marca dos 36%. O que se percebe, é que os pescadores livres e pretos da Bahia representaram, em média, 70% dos marítimos desse grupo matriculados a nível nacional, e 10,5% de todos os pescadores matriculados no império. Assim como ocorreu com os pardos, todas as províncias que apresentaram um índice de pretos livres entre os pescadores matriculados elevados, nesse caso acima de 10%, eram da região Norte/Nordeste.

O menor grupo dentre os pescadores livres era aquele composto pelos indígenas. A província que, proporcionalmente, apresentou o maior índice deles entre os pescadores livres foi o Pará. Nessa província, em alguns anos, como por exemplo em 1852, esse grupo chegou a corresponder a 64% dos pescadores matriculados, A Bahia também apresentou números significativos para esse grupo, mas lá, tal como ocorria no cenário nacional, ele não eram, em média, mais do que 2% dos pescadores, chegando à máxima registrada em 1854, de 5%.

Embora essa seja uma porcentagem baixa, é bem provável que ela fosse, na prática, bem mais expressiva, afinal, como já demonstrou a historiografia, as populações indígenas, sobretudo aquelas das áreas costeiras, desempenharam ao menos até o século XVIII, um importante papel na pesca em regiões como Bahia e Pernambuco, Em outras províncias, como São Paulo e Rio Grande do Norte, a princípios pouco capitalizadas, a dependência da mão de obra desse tipo de trabalhador em setores como a pesca se estendeu até meados do século XIX.<sup>308</sup> Além disso, como já destacado aqui, é bem provável que dentre aqueles

---

<sup>308</sup> SILVA, 2001, p. 69.



contabilizados como pardos, existisse uma soma considerável de indígenas e seus descendentes.

Embora numericamente os membros desse grupo possam ter sido consideravelmente menos presentes, é de suma importância destacar que, além sua de força de trabalho, os grupos indígenas foram de grande importância à pesca. Isso porque, muitos de seus conhecimentos com relação à construção de determinados tipos de embarcações, instrumentos e técnicas de pesca acabaram sendo incorporados nas culturas pesqueiras regionais ou a elementos que acabaram sendo difundidos nacionalmente, contribuindo para a elaboração de um vasto arcabouço de saberes referentes ao ofício.

Tabela 1: Pescadores matriculados classificados como índios em diferentes províncias, 1852-1862.

	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
Pará	207	13	312	12	125	--	11	--	--	--	--
Maranhão	--	--	--	--	--	--	--	--	1	4	3
Piauí	--	--	--	--	--	--	1	2	4	--	--
Ceará	--	--	--	--	--	--	18	36	36	32	27
Pernambuco	--	19	15	17	9	9	--	10	9	--	--
Sergipe	--	--	--	--	--	--	1	1	3	3	3
Bahia	--	--	148	58	8	59	95	98	100	100	6
Espirito Santo	--	--	--	--	2	4	3	7	10	8	8
Rio de Janeiro	9	8	8	8	58	9	7	9	7	9	11
São Paulo	--	--	--	--	--	--	8	8	8	--	--
Paraná	--	--	--	--	--	1	--	--	--	--	--
Rio Grande do Sul	--	--	--	5	2	6	11	5	13	7	--

Fonte: A partir dos números apresentados no Apêndice N.

Ao analisar a evolução histórica das técnicas de pesca utilizadas pelos pescadores caiçaras no litoral do estado de São Paulo, o historiador Marcelo Afonso destacou que, ainda nos dias atuais, é possível identificar naquela região a utilização de técnicas e embarcações desenvolvidas e empregadas pelos tupinambás que viviam naquela região, e que foram descritas nos relatos de viajantes europeus ainda durante o século XVI.<sup>309</sup>

O Rio de Janeiro foi a única província a apresentar matrículas de pescadores indígenas em todos os anos da série, em uma variação que foi de 8 a 11 indivíduos, com exceção de 1856, quando 58 deles foram contabilizados. A partir de 1858 quase todas as

<sup>309</sup> AFONSO, Marcelo. História de pescador: um século de transformações técnicas e socioambientais na pesca docaiçara do litoral de São Paulo (1910-2011). Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

províncias passaram a apresentar, nem que em número reduzido, cifras referentes a esse grupo. Em 1860, por exemplo, foram contabilizados 191 indígenas matriculados como pescadores espalhados por dez províncias do Império. As únicas províncias que nunca os contabilizaram como pescadores foram Santa Catarina e Alagoas.

Embora a nacionalidade dos pescadores livres não fosse uma informação observável durante os primeiros anos dos censos marítimos, a partir de 1856 ela passou a ser incluída, possibilitando a identificação do percentual de estrangeiros entre os pescadores matriculados a nível nacional. Diferentemente do que ocorria na navegação de cabotagem, onde eram consideravelmente numerosos, os estrangeiros possuíam uma participação bastante reduzida entre os pescadores, sendo, de 1856 a 1862, em média, apenas 5% deles, em uma média anual que variou de 8% a 11%. Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Bahia foram as províncias nas quais eles se mostraram mais numerosos. E, com relação a cor, eram majoritariamente brancos, mas, também, pretos, suponha-se africanos livres ou libertos.

### **3.2.2 Pescadores escravos**

Embora a maior parte dos pescadores matriculados fossem livres, o trabalho escravo exerceu significativo papel dentro da indústria da pesca. Como vimos, eles foram, em média, 25% dos trabalhadores do setor, sendo que destes, a maior parte, 92%, eram pretos e, 8% pardos.<sup>310</sup>

O Rio de Janeiro foi a província com a maior porcentagem de escravos matriculados. Lá, 44,9% dos pescadores viviam sob essa condição. Em alguns anos, essa marca superou os 50%, como em 1854, quando os 2.014 escravos ali matriculados, representaram 66% dos pescadores daquela província. Em média, os pescadores escravos do Rio de Janeiro representaram 12% de todos os pescadores (livres ou não) matriculados no Império. Naquele ano, no entanto, esse índice chegou a 18%.

Pernambuco foi a província que, proporcionalmente, registrou a segunda maior porcentagem de escravos entre seus pescadores, 26%, em média. Embora, como sugere o historiador Luiz Geraldo Silva, àquela altura, segunda metade do século XIX, o número de escravos atuando como pescadores na província já fosse significativamente menor em relação à primeira metade. Em contrapartida, Silva chama atenção para o aumento do número de

---

<sup>310</sup> Cf. Apêndice O.

pretos e pardos livres matriculados como pescadores.<sup>311</sup> Uma redução que pode ter sido consequência das políticas que visaram pôr fim ao tráfico de novos escravos e que acabaram promovendo uma reorganização da força de trabalho desses sujeitos, desviando-os à outros setores do trabalho, mas também, devido ao aumento de alforrias neste grupo de trabalhadores.

A Bahia, ficou em terceiro lugar, 20,5%, de escravos entre seus pescadores. Naquela província, desde pelo menos o século XVIII, os escravos pescadores já eram responsáveis por algumas das mais vultosas pescas, principalmente a do xaréu.

Assim como o Rio de Janeiro, os pescadores escravos da Bahia representavam uma significativa parcela daqueles matriculados no império, 8%. Além disso, quando somados, os escravos da Bahia e do Rio de Janeiro representavam cerca de 20% dos pescadores nacionais, ou, 90% de todos os escravos matriculados atuantes naquele setor.

O Espírito Santo, ocupou a quarta posição, com 20% e do Rio Grande do Sul, a quinta, com 19%. Piauí, Ceará e Alagoas foram as províncias com os menores índices de escravidão. No caso da primeira, nenhum pescador escravo foi registrado.

Em Santa Catarina, a participação escrava dentre os pescadores foi de, em média, 17%. Assim como no perfil nacional, a maior parte dos pescadores escravos eram pretos. Em 1855, por exemplo, haviam 16 escravos matriculados como pescadores naquela província, todos pretos, 10 no distrito de pesca do Menino Deus, e seis no de Santo Antônio. Embora nos últimos anos cobertos pela série aqui analisada nenhum escravo tenha sido contabilizado como pescador em Santa Catarina, documentos da década de 1870, produzidos pela capitania do porto de Desterro, demonstram que àquela altura ainda era possível encontrar escravos matriculados. Em 1875, por exemplo, dos 237 pescadores, 5 eram escravos e, dois anos depois, eles eram 17 dentre os 412 matriculados.

De todos os grupos que compunham a força de trabalho na pesca, o dos escravos foi aquele que apresentou os índices mais instáveis da série analisada. Diferentemente dos outros, não é possível falar em regimes de estabilidade e queda, ou ainda, de crescimento gradual. Províncias que em um ano apresentaram altos índices de participação escrava, no outro registraram consideráveis quedas. Vejamos, por exemplo, o que ocorreu com Pernambuco e Alagoas. Em 1853, nenhum pescador escravo foi contabilizado em Alagoas, ao passo que em Pernambuco, eles representaram apenas 1% do grupo. No entanto, no ano

---

<sup>311</sup> SILVA, Luiz Geraldo. *Caiçaras e jangadeiros: cultura marítima e modernização no Brasil (1920-1960)*. Série Documentos e Relatórios de Pesquisa, nº 1. São Paulo: NUPAUB/USP, 2004, p. 42.

seguinte, ambas registraram uma participação escrava que chegava a 50%. Índice que em 1855 voltariam a diminuir, produzindo um quadro no qual os pescadores matriculados nas duas províncias eram, na sua totalidade, livres.

Acredito que essa flutuação se deva, sobretudo, ao fato de que, ao contrário do que ocorria com os pescadores livres, a permanência desses escravos no desempenho de suas funções como pescadores não figurava como uma decisão que dependia apenas de sua própria vontade. Uma vez que o objetivo central da exploração de sua força de trabalho era a obtenção de lucro, é bem provável que muitos deles fossem desviados à outras funções, consideradas naquele momento como mais lucrativas. Em épocas de colheita, ou ainda de escassez de peixes, o trabalho na lavoura ou no comércio provavelmente se mostrava economicamente mais vantajoso do que o da pesca. A de se considerar também que, mesmo dentre os pescadores escravos, haviam aqueles que vivessem ao ganho, ou seja, em situações nas quais detinham algum controle sobre as atividades que desempenhavam, mesmo para esse grupo, essa parece ser uma lógica aplicável, afinal, não esqueçamos do fato de que cabia a estes trabalhadores a obrigação de pagar um dispêndio diário a seus senhores.

É bem provável que o número de escravos que acabavam tendo sua força de trabalho empregada na pesca e atividades afins não fosse restrito àquele registrado pelas matrículas. Em 1856, por exemplo, quem abrisse o jornal *O Argos*, publicado em Desterro, encontraria um anúncio no qual Cardoso Guimarães vendia um escavo crioulo, bom canoeiro e pescador. Segundo a descrição que fez do escravo, o mesmo se mostrava como uma excelente aquisição para quem tivesse um sítio. Alguns anos depois, em 1861, no mesmo jornal, o comerciante João Pinto da Luz anunciava a venda de um escravo, também crioulo, de 24 anos, que era bom canoeiro e pescador, além de saber serrar e entender de lavoura.<sup>312</sup>

Os anúncios acima, ilustram a versatilidade desses trabalhadores e a multiplicidade de tarefas nas quais eram por vezes empregados. É bem provável que nenhum dos dois homens, embora aparentemente dominassem o ofício da pesca, fossem matriculados como pescadores. Na verdade, é de se imaginar que no caso de Santa Catarina, mas possivelmente também de outras províncias, muitos escravos acabassem se envolvendo, em diferentes níveis, com a pesca sem nunca chegarem a ser matriculados como pescadores. O que não significa, no entanto, que esse não fosse considerado um predicado importante a se destacar, afinal, como vimos, a pesca era uma atividade importante à subsistência dos catarinenses, e, em uma

---

<sup>312</sup> BND. *O Argos*, Desterro, 1856, n. 68; 1861, n. 783.

sociedade onde a estrutura da escravidão era caracterizada pela posse de poucos escravos, parece essencial que estes dominassem os saberes referentes às principais atividades produtivas.

Tendo isso em vista, não me parece inconveniente imaginar que, no caso de Desterro, os escravos que chegavam a ser matriculados como pescadores fossem aqueles de propriedade de outros pescadores, ou então, de indivíduos envolvidos com esta indústria, fosse como proprietários de embarcações pesqueiras ou comerciantes de pescado. Mas, essas ponderações acerca da extrapolação dos pescadores para além dos números apresentados pelos censos marítimos não é aplicável apenas ao caso dos escravos que atuavam como pescadores. Como ainda veremos, muitos homens livres se envolvem continuamente nessa prática sem nunca terem sido contabilizados pelas estatísticas oficiais.

### 3.3 DISCIPLINA E CONTROLE DO TRABALHO

Como vimos no início deste capítulo, o regulamento de 1846, além de estender a matrícula das gentes do mar aos pescadores, instruiu à criação de distritos de pesca e, conseqüentemente, à divisão dos territórios litorâneos pelos quais se disseminavam os pescadores. Ainda segundo este regulamento, cada um destes distritos passaria a contar com um capataz, responsável, por inspecionar os demais pescadores. Os distritos poderiam ainda contar com sub-capatazes para, caso esse fosse necessário, coadjuvarem o capataz em suas tarefas.<sup>313</sup>

De acordo com o novo regulamento, os capatazes e sub-capatazes deveriam vestir-se com uma fardeta azul, tendo na gola um emblema análogo de dois anzóis cruzando-se. No caso dos capatazes, estes trariam a mais o emblema uma âncora. A escolha e nomeação dos homens que ocupariam tais postos caberia aos capitães dos portos de cada província e, como alguns de seus deveres e incumbências, capatazes e sub-capatazes ficariam responsáveis por garantir que todos os pescadores residentes nos distritos de pesca realizassem suas matrículas individuais, e que as embarcações pesqueiras estivessem numeradas e suas velas e costados devidamente marcados.

A lista de pescadores matriculados em 1850 no distrito do Menino Deus revela que ali o posto de capataz era ocupado por Floriano José, ao passo que José Antônio de Bruno e

---

<sup>313</sup> BRASIL. Decreto nº 358 de 14 de agosto de 1845...

Manoel Francisco de Freitas atuavam como sub-capatazes.<sup>314</sup> Aparentemente, aquele foi por algum tempo, o único distrito a contar com essa estrutura, isso porque, a tarefa de encontrar pescadores dispostos a ocupar estes postos não parece ter sido uma tarefa muito simples.

Cerca de dez anos após a publicação do regulamento, o capitão do porto de Desterro queixava-se ainda que, embora o artigo 77 autorizasse a designação de um capataz para cada distrito, não estava sendo possível levá-lo a efeito com o devido proveito, isso porque, era de grande dificuldade encontrar indivíduos “com alguma inteligência para bem desempenhar este cargo”. Além disso, aparentemente, os pescadores se recusavam a prestar tal serviço, “não só por não se quererem malquistar com seus companheiros, como porque não tendo vencimento algum, não podem distraírem-se dos seus trabalhos em que procuram seus meios de subsistência, para ocupar-se de um cargo que nada lhes dá”.<sup>315</sup>

Em 1857, quando recebeu à capitania 20 pescadores do distrito de Santo Antônio a fim de se matricularem, a ausência de um capataz, levou o capitão do porto a consultar a autoridade policial daquela freguesia. Foi o subdelegado João José Pereira que, ao informar a veracidade da atuação daqueles homens como pescadores – ao alegar que era de conhecimento público que os mesmos vendiam os peixes que pescavam em suas próprias canoas tanto ao público da praia daquela freguesia, como no Cacupé e da vila de Desterro – os qualificou às determinações dos artigos 86 e 88 do regulamento de 1846 e, conseqüentemente, ao recebimento da matrícula.<sup>316</sup>

Embora o capitão do porto tenha caracterizado a falta de inteligência como a principal explicação às dificuldades que encontrava na nomeação dos capatazes, outros elementos apontados por ele parecem ser motivos mais efetivos a esta recusa. Afinal, como bem salienta, ao assumir a função de capatazes, esses pescadores passavam a ter sob sua responsabilidade uma série de tarefas para as quais não receberiam nenhuma remuneração. Uma destas responsabilidades, era o acompanhamento dos novos pescadores à obrigatoriedade da matrícula. Nesses casos, caberia aos capatazes a tarefa de encaminhar ao capitão do porto uma relação nominal dos indivíduos que desejavam matricular-se, junto de um mapa das embarcações que se acrescessem no distrito, para então receberem as respectivas certidões de matrículas e distribuí-las a cada indivíduo.<sup>317</sup>

---

<sup>314</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1850*, fl. 58.

<sup>315</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1856*, fl.11-17.

<sup>316</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1857*, fl. 21-23.

<sup>317</sup> BRASIL. Decreto nº 358 de 14 de agosto de 1845...

Além disso, assumir tal posição poderia facilmente fazer com que estes homens se tornassem malquistos por seus companheiros de ofício e nas comunidades em que viviam de forma geral. Ao se tornarem capatazes, esses homens eram convertidos em representantes do Estado e agentes garantidores da disciplina em um contexto no qual “tempo, liberdade e espaço eram noções necessariamente auxiliares” a noção de trabalho construída entre esses trabalhadores. Mesmo no caso daqueles grupos que viviam mais fortemente ligados ao mercado, como era o caso dos pescadores matriculados, “o controle sobre os fatores do trabalho (mas não da sua propriedade), permitia-lhes dispor do seu tempo segundo necessidades concretas e culturais, que não eram firmemente ditadas por agentes alheios à produção”. Ao desenvolverem um profundo conhecimento acerca do espaço que exploravam, das estações e do tempo de captura de cada espécie, esses trabalhadores pareciam gozar de grande liberdade, o que, por vezes, era percebido como incompatível com o modelo de trabalho esperado pelas autoridades reguladoras.<sup>318</sup>

Como argumentou Luiz Geraldo Silva, embora o regulamento de 1846 e a extensão da matrícula das gentes do mar aos pescadores atendesse a uma nova demanda: a criação de uma reserva de trabalhadores à disposição da Marinha de guerra, a nova legislação alinhava-se de alguma forma a medidas anteriores que tinham como projeto principal o controle e disciplinamento do cotidiano desses pescadores. Ao analisar a forma como inúmeras medidas legislativas, implementadas em diferentes municípios e províncias do Brasil durante a primeira metade do século XIX, buscaram regular a pesca, a atuação dos pescadores e o comércio de pescado, o historiador argumentou que aquele era um universo no qual o Estado buscava constantemente inculcar uma nova ética de trabalho, controlando práticas – muitas vezes vistas como nocivas – e disciplinando o cotidiano dos trabalhadores – que por vezes eram tidos como vadios e avessos ao trabalho. Para o historiador, estas eram medidas que muitas vezes desconsideravam ou, simplesmente, desrespeitavam o “tempo natural” do trabalho marítimo”.<sup>319</sup> As coisas provavelmente não eram muito diferentes em Santa Catarina.

Com a criação da capitania dos portos, essas medidas alcançaram outro nível, afinal, além de matricularem-se de forma individual e de registram seus embarcações, o novo regulamento determinava também que no primeiro domingo de cada mês todos os pescadores matriculados comparecessem à capitania dos portos, ou, no caso daqueles que não residissem no distrito do porto, aos quartéis dos respectivos capatazes, para que recebessem em suas

---

<sup>318</sup> SILVA, 1993, p. 05.

<sup>319</sup> SILVA, 2001, p. 202.

matrículas um “visto”. Estes vistos serviam para atestar a permanência desses trabalhadores na execução daquela atividade e garantiriam a sua permanência ou exclusão na matrícula.

Conceder esses vistos, e informar as ausências dos pescadores, bem como garantir que todos os matriculados estivessem de fato atuando como pescadores eram tarefas que também cabiam aos capatazes. Graças a uma listagem de 1850, é possível saber, por exemplo, que naquele ano, 12 dos pescadores matriculados no Menino Deus tiveram suas matrículas suspensas por falta de visto e, conseqüentemente, sob a acusação de não mais exercerem a função. Vale destacar que ao serem excluídos da matrícula das gentes do mar, esses trabalhadores estavam novamente sujeitos ao recrutamento da Guarda Nacional, destino este combatido por muitos homens livres e pobres. Em outras palavras, ao exercerem controle sobre aqueles que permaneceriam matriculados, os capatazes detinham em suas mãos o destino de muitos seus companheiros pescadores.

Ao analisar o caso dos pescadores matriculados na Bahia, Rafael Portela constatou que a capitania daquela província teve, igualmente, dificuldades com a indicação de capatazes que garantissem, de forma adequada, o cumprimento do regulamento de 1846. Segundo ele, embora na teoria os capatazes exercessem papel de polícia nos distritos de pesca, na prática, faltava-lhes condições para exercerem sua autoridade. Em alguns casos, esses homens “enfureceram pescadores locais quando tentaram colocar em prática leis da capitania que iam de encontro aos interesses e costumes das suas comunidades”. Além disso, alguns daqueles que assumiam tais postos, o faziam em busca da obtenção de benefícios que tal posição, de influência local, poderia lhes conceder.<sup>320</sup>

Além disso, ao que tudo indica, muitos dos pescadores que acabaram assumindo esses postos, não apresentavam uma atuação condizente com aquela esperada pelas autoridades. No relatório do ministério da marinha de 1853, o chefe da pasta queixava-se de que uma das principais falhas na execução do artigo 77 era que os capatazes nomeados deveriam ser escolhidos dentre os pescadores mais idôneos do próprio distrito. Contudo, segundo lhe constava, isso não vinha surtindo resultados, pois, a maior parte destes homens não tinha “a força moral necessária” para a fiscalização que deveriam exercer, isso porque, “quando não carec[iam] de outros atributos, [eram] também parte dos abusos cometidos pelos pescadores”.

---

<sup>320</sup> PORTELA, *op. Cit.*, p. 32-33.



Confiando ou não, a verdade é que nos distritos em que existiam, esses capatazes foram, por vezes, a única representação direta da capitania e, conseqüentemente, do Ministério da Marinha. Controlando a matrícula dos pescadores e embarcações, gestando eventos e conflitos e relatando às autoridades o estado das coisas nestas localidades, foi por meio da atuação desses homens que o Governo se fez presente.<sup>321</sup> Em um jogo de poderes que envolvia interesses pessoais e coletivos, de sujeitos que atuavam em diferentes esferas da sociedade e, sobretudo, pertenciam a diferentes classes sociais.

### 3.4 IMAGENS DE UM OFÍCIO: A PESCA NA ICONOGRAFIA OITOCENTISTA

A iconografia acerca das principais cidades do império durante o século XIX retrataram, mesmo que por vezes em segundo plano, a relevância dessa prática para os centros urbanos e a sua disseminação ao longo da costa brasileira. Além de testemunharem a multiplicidade de técnicas pelas quais essa atividade poderia ser praticada e as variadas relações de trabalho estabelecidas entre aqueles que dela viviam, essas imagens atestam também a importância das populações africanas e afrodescentes, composta por sujeitos livres, libertos ou escravos, ao mundo da pesca no Brasil oitocentista.

Em uma gravura produzida no início da década de 1860, de autoria de Luis Schlappriz (figura 13), é possível ter uma breve ideia disso. Tendo como tema a região das Cinco Pontas, em Recife, o artista retratou, a partir da vista do Hospital D. Pedro II, uma paisagem que tem como pano de fundo o rio Capibaribe. Logo no primeiro plano, é possível ver um homem que, caminhando sob um trapiche que avança sobre o rio, faz o caminho de volta com uma vara de pescar repousada sobre o ombro direito enquanto carrega um cesto com peixes na mão esquerda, indicando o término de uma pescaria com anzol bem-sucedida, realizada ali mesmo, de forma solitária. Mais ao fundo, é possível identificar duas embarcações, uma canoa e uma jangada. Na canoa, um homem de pé pesca, também com uma vara. Já na jangada, onde se encontram duas pessoas, uma delas pesca com uma rede, provavelmente uma tarrafa, enquanto a outra, com o auxílio de um varão, conduz a rústica embarcação.

---

<sup>321</sup> *Ibidem*, p. 34.

Figura 12: Pescadores no rio Capibaribe, PE, c. 1860.



Fonte: SCHLAPPRIZ, Luis [desenhista]; CARLS, Franz Heinrich [gravador]. Vista das Cinco Pontas (tomada do Hospital D. Pedro II) [Memória de Pernambuco Álbum para os amigos das artes]. Pernambuco, c. 1863-1865. Coleção Brasileira Itaú.

Essa coexistência entre diferentes formas de pesca é também perceptível em outra imagem, esta produzida em 1838, por Jules Marie Vincent de Sinety (figura 14), e que retrata o cotidiano de um grupo de pescadores na Baía de Todos os Santos, em Salvador. No primeiro plano da aquarela de Sinety, é possível ver três homens, provavelmente africanos, que ao atracam uma pequena canoa, dão início ao desembarque dos peixes capturados. A vara que um deles segura indica o método empregado, linha e anzol. A alguns metros dali, empoleirados sobre algumas pedras, é possível ver outros três homens, também africanos ou afrodescentes, um deles, sentado, utiliza a mesma técnica.

Figura 13: Pescadores na baía de Todos os Santos, BA, 1838.



Fonte: SINETY, Jules Marie Vincent de. Bahia [Álbum de desenhos Brasil]. Bahia, 1838. Acervo da Fundação Estudar.

Como é possível perceber, as tecnologias empregadas por estes pescadores variavam de acordo com o meio e o tipo de animal que buscavam capturar, além do anzol, era comum, entre tantas outras, a utilização de redes – tarrafa, de cerco, de emalhar, de arrasto –, armadilhas, currais, arpões e, até mesmo, algumas técnicas de envenenamento das águas. Técnicas estas que resultavam da articulação entre diferentes componentes culturais, alguns de origem indígena, outros inseridos pelos portugueses e, ainda, aqueles trazidos pelos africanos, permitindo a formação de “uma cultura marítima de feições particulares nos trópicos”.<sup>322</sup>

Outra imagem (figura 15), produzida cerca de uma década antes, entre os anos de 1825 e 1826, por Charles Landseer, ilustra esta articulação de forma bastante clara. Intitulado *Jangada em Pernambuco*, o desenho Landseer, característico do gênero *cenar de costumes*, traz em plano principal três homens pescando. A embarcação que utilizam, uma jangada de quatro paus, com vela triangular, nada mais é, do que o resultado de um processo histórico, afinal, sua origem, é localizada em outra embarcação, mais rudimentar, construída com apenas dois paus pelos grupos tupinambás que viviam no litoral da região nordeste e empregadas em suas excursões pela costa. Ao tirarem proveito desse aporte cultural pré-existente, europeus e africanos adaptaram a jangada tupinambá, adicionam a ela uma vela triangular, comum em embarcações de pesca utilizadas no litoral da África Ocidental, o remo de governo e o banco do mestre. É a bordo dessa nova embarcação que surge a partir do século XIX, que os dois africanos e o homem de descendência europeia praticam, com a ajuda de uma rede, instrumento introduzido pelos portugueses, uma forma de pesca desconhecidas pelos grupos indígenas que, séculos antes, criaram a tecnologia que deu origem àquela jangada.<sup>323</sup>

---

<sup>322</sup> SILVA, 1993, p. 37.

<sup>323</sup> SILVA, 1993, p. 38.

Figura 14: Pescadores em jangada de quatro paus, PE, c.1820.



Fonte: LANDSEER, Charles. Jangada of Pernambuco. Pernambuco, c. 1825-1826. Acervo Instituto Moreira Salles.

Dos três homens que ocupam a jangada, um deles é branco e os outros dois negros. Os negros ocupam as extremidades da embarcação. Sentados em pequenos bancos, um segura um remo enquanto o outro tem o objeto a seus pés. O centro da embarcação – e conseqüentemente da imagem – é ocupado pelo homem branco, que pisa sobre uma rede de emalhar que está sendo lançada ao mar.

Podemos presumir que, caso realmente existissem, o pescador branco provavelmente seria o mestre da embarcação, proprietário dela e da rede utilizada. Talvez, os outros dois homens fossem seus escravos, ou então, escravos de ganho, cujos serviços foram contratados para tal fim. É interessante perceber também que, embora exercessem ambos papéis periféricos, esses dois pescadores também comunicam diferenças entre si, abrindo espaço para a especulação de que um deles, aquele melhor vestido, talvez fosse liberto ou, até mesmo, livre, como tantos homens de cor que atuavam naquele setor, ou então, caso fosse realmente escravo, que se encontrava em uma condição social melhor do que a de seu colega. Os grupos de pescadores profissionais, tal como o da imagem, apresentavam visíveis e significativas heterogeneidades no interior de sua comunidade.<sup>324</sup> Ao pertencerem a distintos grupos sociais e por possuírem diversos graus de especialização estes trabalhadores acabavam experienciando diferentes modos de vida.

<sup>324</sup> SILVA, 1993, p. 57.

Ao posicionar o pescador branco no centro da imagem, o artista comunicou visualmente a existência de uma hierarquia entre aqueles trabalhadores. Uma hierarquia de poder dentro do ofício, mas também de caráter social. Embora os três homens ocupem a mesma embarcação, é apenas um deles que executa a atividade principal: o lançamento da rede; como se coubesse a ele a detenção do saber técnico da prática, afinal, da forma como foram retratados, os outros dois homens aparecem como mera força de trabalho adicional, necessária à realização daquela atividade. Uma representação que não necessariamente se mostra condizente com a realidade da época, afinal, como nos lembrou Luiz Geraldo Silva, “constitui um fato de que algumas das diversas nações ou etnias africanas envolvidas no tráfico atlântico entre os séculos XVII e XIX detinham um arcabouço técnico simples, de pequena escala, empregado na pesca marítima e litorânea e na navegação por rios e mar”.<sup>325</sup>

Na região da África Ocidental, sobretudo no litoral dos atuais Congo e Angola, a pesca era uma atividade comum, realizada em embarcações movidas a vara e a vela, assim como algumas das que observamos aqui. Era praticada tanto no mar quanto em lagos, lagoas e rios. Na ilha de Luanda, região onde ficava o porto que mais remeteu escravos para o Brasil, a pesca marítima tinha uma significativa função no mercado de alimentos local e abastecimento das embarcações que por ali passavam. Outros grupos africanos, como os fanti-ashanti e os etsi, habitantes da Costa da Guiné, já eram, antes da chegada dos europeus, hábeis pescadores.<sup>326</sup>

Muitos dos africanos que após serem escravizados foram trazidos para o Brasil, acabaram sendo empregados por seus senhores na pesca. Aqueles que eventualmente já exerciam atividades relacionadas a ela puderam empregar em seu ofício elementos de uma cultura marítima de África. Além disso, como bem argumenta o historiador, nada impedia também que muitos deles, advindos do interior do continente africano e sem nenhuma experiência prévia de faina marítima, pudessem, ao serem forçados a tal, aprender tais ofícios.<sup>327</sup>

Embora, como vimos, em algumas províncias como Santa Catarina o grupo de pescadores matriculados fosse formado, sobretudo, por homens brancos, a nível nacional o que se observa é que os africanos e seus descendentes ocuparam amplamente o setor da pesca. Se levarmos em conta os pescadores livres registrados como pardos e pretos e aqueles que eram

---

<sup>325</sup> SILVA, 2001, p. 61-62.

<sup>326</sup> *Idem*, 1993, p. 16-17.

<sup>327</sup> *Ibidem*, p. 33.

escravos, perceberemos que 68% de todos os pescadores matriculados no império não eram tidos como brancos.

Em Pernambuco, cenário da imagem acima, ainda na primeira década do século XVII, a pesca em alto mar, com anzol e jangada, praticada por escravos africanos já era considerada a principal atividade do setor na capitania. Antes de 1630, já possível observar um número considerável de escravos empregados na pesca marítima e litorânea. Documentos do período falam em mais de 200 escravos que atuavam como caranguejeiros e cerca de 100 escravos pescadores. Já em 1859, africanos e afrodescendentes correspondiam a 71% dos 751 pescadores matriculados na capitania do porto daquela província.<sup>328</sup>

Na opinião de Silva, essa alta concentração de africanos na pesca ocorreu porque, no Brasil, diferente do que se observava em Portugal, a inexistência de qualquer tradição marítima formal e anterior no mundo da pesca, aliado ao desprezo das populações coloniais, ainda mais acentuado do que aquele existente na metrópole, em relação a atividades consideradas vis, fez deste um universo livre à escravidão.<sup>329</sup> O que fez dos africanos e seus descendentes, em algumas províncias, os principais articuladores dos diferentes elementos culturais e objetos artesanais que acabaram por compor a cultura marítima brasileira.<sup>330</sup>

Isso não significa, no entanto, que não existisse um vasto contingente de pescadores livres, de origem diversa, que concorriam no abastecimento dos mercados locais de pescado, mas sim que, como vimos, em algumas províncias e até mesmo regiões, como o nordeste, grandes parcelas dos pescadores nos centros urbanos e até mesmo nas áreas rurais eram escravos, ex-escravos ou homens livres de cor. Em Pernambuco, por exemplo, cenário de duas imagens analisadas aqui, homens de cor livres e escravos chegaram a ser 91% dos pescadores matriculados naquela província.<sup>331</sup> Uma presença que, como vimos, extrapola os números e projeta sua existência nas imagens sobre o período. Tal como naquela produzida por Paul Harro-Harring, quando esteve no Rio de Janeiro em 1840 e pintou três desses homens pescando com anzol na Baía de Guanabara.

---

<sup>328</sup> *Ibidem*, p.38.

<sup>329</sup> *Idem*, 2001, p. 81.

<sup>330</sup> *Idem*, 1993, p. 40.

<sup>331</sup> SILVA, 2001, p. 83.

Figura 15: Pescadores de cor na baía de Guanabara, RJ, c. 1840.



Fonte: HARRO-HARRING, Paul. *Côte du Brésil. Entrée de la Baie de Rio Janeiro*. Rio Janeiro, c. 1840. Acervo Instituto Moreira Salles.

### 3.5 PARA ALÉM DAS MATRÍCULAS: PESCADORES AGRICULTORES E PESCADORES MARÍTIMOS EM SANTA CATARINA

Tal como percebemos, o número de pescadores matriculados em Santa Catarina era reduzido, principalmente quando comparado ao de outras províncias. No entanto, para além dos trabalhadores e das embarcações devidamente registradas, é importante destacar o fato de que a pesca era uma atividade também desempenhada pela maior parte das populações litorâneas catarinenses. No mesmo ano em que apontou a indústria pesqueira como pouco desenvolvida, o capitão do porto de Santa Catarina teve o cuidado de observar que quase todos os moradores do litoral, lagoas e rios navegáveis daquele território pescavam para o seu sustento e de suas famílias e, eventualmente, para comercialização do excedente.<sup>332</sup>

Essa diferença numérica, entre aqueles que eram reconhecidos pelo Ministério da marinha com pescadores, e os que, por possuírem determinados saberes relacionados a esta prática e atuarem nela em épocas específicas, se percebiam como tais, pode ser observada através do recenseamento geral da população brasileira, publicado em 1872.<sup>333</sup> Diferentemente dos censos marítimos, que contabilizavam os pescadores a partir das

<sup>332</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1854-1855*, fl. 01-03.

<sup>333</sup> IBGE. *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, s.a. [prob. 1875].

matriculas emitidas pelas capitancias dos portos, o recenseamento de 1872 permitiu que a população autodeclarasse sua ocupação. Empregando uma metodologia pela qual pescadores eram todos aqueles que assim se viam, o censo de 1872 apontou a existência de 908 pessoas empregadas nesta atividade em Santa Catarina, enquanto a capitania do porto contabilizou, em 1875, apenas 237 matrículas de pescadores.<sup>334</sup>

Ainda que tenha apontado para a existência de um grupo quase quatro vezes maior do que aquele projetado pela capitania, o censo de 1872 ratificou algumas das informações que os censos marítimos já ofereciam, como, por exemplo, o fato de que a maior parte dos pescadores em Santa Catarina eram homens livres, brancos e nacionais, e de que a Ilha de Santa Catarina e o continente próximo a ela concentravam os maiores grupos destes trabalhadores. Contudo, se ambos os grupos, tanto aquele matriculado nas capitancias como o contabilizado pelo censo de 1872, desempenhavam a mesma atividade, a pesca, qual seria a diferença entre eles? Além disso, que papel teria esse contingente de pescadores não contabilizados pela capitania dos portos para a indústria da pesca em Santa Catarina? Para responder a estas questões, começemos primeiro pelo que se sabe acerca dos pescadores catarinenses.

A existência de um vasto contingente populacional envolvido na pesca já havia sido apontada por Virgílio Várzea<sup>335</sup>. Embora a sua obra *Santa Catarina: a ilha* tenha sido publicada no primeiro ano do século XX, ao realizar uma descrição da geografia humana e dos principais aspectos culturais na Ilha de Santa Catarina, ela nos ajuda a ter uma ideia mais apurada acerca da importância da pesca para a população de um modo geral, e da disseminação da sua prática entre os habitantes nas últimas décadas do século XIX. Apesar de ter sido concebida já em contexto republicano e de pós-abolição, alguns fatores de permanência, como o baixo crescimento populacional – de apenas 6.520 habitantes entre 1872 e 1900 – e a conservação de um relativo isolamento das freguesias e arraiais do interior da ilha

---

<sup>334</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1876*, fl. 149; *livro 1878*, fl. 22.

<sup>335</sup> VÁRZEA, *op. cit.*, 1985. Embora a historiografia mais recente tenha demonstrado que muitas das considerações realizadas por este autor acerca da história de Santa Catarina e da formação do povo catarinense foram elaboradas de forma equivocada, e de que parte delas serviu como fundamento à elaboração de toda uma tradição historiográfica, que se estendeu século XX a dentro, e que aproveitando-se do silenciamento com relação a cor nos documentos relativos à população, elaborou uma narrativa histórica pretensamente branca, mais especificamente “açorianista”, em que o papel da escravidão no desenvolvimento social e cultural de Santa Catarina foi minimizado, quando não desconsiderado, a obra deste autor é aqui utilizada, sobretudo, devido a seu aspecto documental. Ressalvas à parte, é preciso reconhecer que a publicação em questão apresenta alto valor descritivo dos espaços físicos, da geografia humana e dos aspectos culturais da Ilha de Santa Catarina nas últimas décadas do século XIX. Neste trabalho, especificamente, ela cara por seu relato testemunhal da cultura da pesca entre a população ilhéu.



em relação à região central, onde se localizava a vila de Desterro – que deixaria de existir apenas a partir da segunda metade do século XX com a construção das rodovias em direção às regiões norte, sul e leste da ilha –, me fazem crer que a configuração do cenário, a organização social entorno da atividade e as tecnologias empregadas na pesca descritas por Várzea, possam não ter mudado muito, em comparação às últimas décadas da monarquia.

Segundo Várzea, à época, a Ilha de Santa Catarina se apresentava como um espaço no qual o trabalho na pequena lavoura e a pesca eram as principais atividades exercidas pela maior parte da população. De acordo com o autor, era possível encontrar consideráveis contingentes de pescadores tanto na região central, sobretudo nos bairros da Figueira e da Toca, como em freguesias e arraiais espalhados ao longo de todo o litoral insular.<sup>336</sup>

No arraial do Saco dos Limões, por exemplo, os habitantes eram pouco ou quase nada agricultores, e, embora criassem algumas vacas crioulas e cultivassem algumas roças de mandioca, cana e café para o consumo, naquela localidade, as caieiras e a pesca constituíam as principais atividades econômicas. Próximo dali, seguindo pela Estrada Real em direção ao Ribeirão, ficava um lugarejo de nome Costeira de Pregibaé (hoje Costeira do Pirajubaé), formado por algumas dezenas de habitações e que, a despeito de seu afamado cultivo da cana, empregado na produção de açúcar, melado e aguardente, concentrava também um número significativo de bons pescadores. Seguindo ainda por aquele litoral, na extremidade sudeste da ilha, ficava o Pântano do Sul, um povoado formado às margens da enseada de mesmo nome, sobre uma faixa de solo arenoso e pouco cultivável, o que fazia de seus habitantes mais pescadores do que lavradores.<sup>337</sup>

Na ponta Norte da ilha, o povoado das Aranhas (atual Santinho), que também contava com modestas plantações de mandioca e amendoim, vivia sobretudo de sua fecunda atividade pesqueira. A pouca distância dali, no arraial dos Ingleses, era possível encontrar também muitos homens que atuavam na pesca e que, utilizando linha e anzol, capturavam no inverno os cardumes de badejos e anchovas que se concentravam ao redor dos ilhotes desabitados que ficam próximos aquela praia.<sup>338</sup>

Seguindo em direção ao extremo norte, chegava-se à localidade do Rapa, um pequeno ajuntamento de casas, erguidas sobre o promontório mais setentrional da Ilha, e cercado por duas pequenas praias (Lagoinha da Ponta das Canas e praia Brava). Nestas praias,

---

<sup>336</sup> VÁRZEA, 1985, p. 26.

<sup>337</sup> *Ibidem*, p. 84, 87, 90.

<sup>338</sup> *Ibidem*, p. 97.

segundo Várzea, os moradores do Rapa haviam erguido uma série de pequenos ranchos, cobertos por tiririca, e utilizados para guardar as canoas e as redes empregadas na pesca de alto mar e costeira, principal atividade desempenhada por aquelas pessoas.<sup>339</sup>

A pesca também era, aparentemente, a ocupação mais comum entre os moradores de Ponta das Canas, arraial à sudeste do Rapa. Embora ali, diferente do aqui acontecia no primeiro, os habitantes também cultivassem roças de mandioca, milho, feijão e outros legumes para o consumo geral, além de manterem um afamado comércio de cana miúda, de conhecida qualidade.<sup>340</sup>

Em Canavieiras ela também ocorria de forma farta. Além de ser um ótimo porto atracadouro, a freguesia era conhecida por possuir o maior número de redes de pesca de toda a ilha. A prática da pesca se estendia ainda até Ponta Grossa, arraial pouco populoso, localizado na ponta noroeste da ilha, que contava com estreitas terras aráveis e pequenas culturas, mas que era essencialmente piscoso. Naquele lugarejo, algumas canoas e redes constituíam a riqueza maior de seus habitantes, que eram, na sua maioria, também pescadores. Por fim, já na costa oeste, os arraiais de Cacupé Grande e Cacupé Pequeno, pertencentes a freguesia de Santo Antônio, também apresentavam uma população que se dividia entre a o cultivo de pequenas lavouras e a pesca.<sup>341</sup>

Como é possível perceber, a obra de Várzea, num afã de caracterizar as populações litorâneas de Santa Catarina como um povo herdeiro de uma inegável tradição açoriana, destacável pela sua “grande aptidão para a vida do mar”, o autor a descreveu como cultura “essencialmente marinheira”.<sup>342</sup> No entanto, se a pesca se mostrava uma prática tão difundida entre a população da Ilha de Santa Catarina, e do litoral da província de um modo geral, tal como sugere Várzea, e se ela era tão central à estratégia de subsistência desses grupos, por que, afinal, o número de pescadores matriculados em Santa Catarina era tão reduzido?

A resposta a esta questão, parece residir na maneira como as diferentes comunidades marítimas que se formaram ao longo do litoral brasileiro organizaram sua relação com pesca, vivendo sobretudo ou parcialmente dela e, por isso, estabelecendo ou não relações entre o produto desta prática e o mercado.

Ao longo das últimas décadas, a historiografia que buscou compreender e reconstruir os processos de formação e desenvolvimento das principais comunidades marítimas existentes

---

<sup>339</sup> *Ibidem*, p. 99.

<sup>340</sup> *Ibidem*.

<sup>341</sup> *Ibidem*, 102, 104, 109.

<sup>342</sup> *Ibidem*, p. 20.

no litoral brasileiro nos permitiram apreender a coexistência de pelo menos duas grandes formas tradicionais de atividade pesqueira: a dos pescadores agricultores, e a dos pescadores marítimos.

Espalhados ao longo do litoral, esses dois sistemas de organização se inseriram em distintas regiões do território nacional, dando origem a diferentes modos de vida e culturas específicas. No caso dos pescadores agricultores, sua existência foi mais comumente observada nas regiões Norte, na faixa litorânea que vai do Cabo Orange, no extremo norte do litoral do Amapá, ao Rio Parnaíba, cuja foz fica entre os estados do Maranhão e Piauí (5°N, a 3°S); no Centro-Sul, de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, à ponta norte da Ilha de Santa Catarina (23° S à 28°S); e Sul, da ponta sul da ilha de Santa Catarina ao Chuí, fronteira meridional da costa brasileira, no Rio Grande do Sul (28° S a 34° S).<sup>343</sup>

Ao estabelecerem seus assentamentos em regiões costeiras, ou em ambientes protegidos como enseadas, lagunas e estaleiros, os pescadores agricultores articulavam em um calendário anual complexo uma estratégia de subsistência que combinava a agricultura à pesca, sendo esta, muito mais um complemento à primeira, do que uma atividade específica, de modo que seu referencial cultural acabava sendo conferido mais pela sua relação com a terra do que propriamente com o mar. Além disso, os pescadores agricultores geralmente não desenvolviam a pesca em alto mar, preferindo atuar em estuários, baías, águas interiores e rios. Ao invés de irem em busca do pescado, esperavam o seu aparecimento nas regiões que habitavam, o que ocorria geralmente no inverno. Para este perfil de pescadores, a pesca se mostrava como uma atividade auxiliar e subordinada a produção agrícola.<sup>344</sup>

Por sua vez, os pescadores marítimos, que ocuparam sobretudo o litoral Nordeste, na faixa litorânea que vai da foz do Rio Paranaíba, à Cabo Frio (3° S, a 23° S), e dentre os quais pode-se destacar, por exemplo, os jangadeiros que atuavam no Ceará e em Pernambuco e os pescadores de saveiros da Bahia, exerciam seus ofícios em regime de trabalho exclusivo e diário, estabelecendo estreitos vínculos entre os proveitos de sua labuta e o funcionamento do mercado, até as primeiras décadas do século XX ainda de feições pré-industriais. Dito em outras palavras, eles eram aqueles pescadores que, ao não se envolverem na agricultura, dedicavam-se exclusivamente à pesca, indo diariamente ao mar na busca do pescado que abasteceria os mercados de peixe e toda uma rede de comércio de gêneros existente nas localidades urbanas e rurais. Era a esse perfil de pescador, que se dirigiam boa parte das leis

---

<sup>343</sup> SILVA, 1933, p. 45.

<sup>344</sup> *Idibem*, p. 23, 45.

disciplinares e regulatórias mencionadas na sessão anterior deste capítulo. Diferentemente dos pescadores agricultores, os pescadores marítimos não esperavam os cardumes aparecerem à “veia d'água”, mas iam longe, quando necessário até a bordada da plataforma continental, para capturá-los. Por isso, seu referencial cultural era conferido principalmente por sua relação com o mar.<sup>345</sup>

Foi, com base neste último modelo de atuação, dos pescadores marítimos, que o Ministério da Marinha elaborou o padrão de pescador a ser contemplado pela matrícula dos trabalhadores marítimos prevista pelo regulamento de 1846. Vale lembrar que, como vimos, ao classificar aquele setor como um dos ofícios das gentes do mar, o governo visava fomentar esta indústria, estimulando e desenvolvendo o modelo de pesca marinha já existente em alguns pontos do litoral e que, aos olhos de alguns dos políticos que estiveram à frente daquele ministério (alguns, inclusive, naturais daquela região, como o próprio Holanda Cavalcante, que era pernambucano), poderia servir como um viveiro natural de homens do mar, ou seja, uma fonte obtenção de parte da maruja nacional.

Por mais que, como afirma Várzea, durante o inverno, a atividade pesqueira assumisse tamanha importância para estas localidades ao ponto de a maior parte dos homens pertencentes aos povoados litorâneos passarem quase toda a estação nos ranchos de canoas, à beira das praias, na espera da chegada dos grandes cardumes, entre setembro e abril, ou seja, na maior parte do ano, eles, assim como a maior parte da população, empregava-se, sobretudo, nos labores agrícolas, só indo ao mar pelas manhãs ou tardes.<sup>346</sup>

As pescarias ativas realizadas por estes grupos só começavam efetivamente, tanto na Ilha como no continente, em maio, com o início da quadra invernal, e quando os cardumes de tainhas e anchovas, açoitados pelos frios mares do sul, procuravam abrigo em águas mais quentes e tranquilas onde poderiam desovar. No caso das tainhas, isso ocorria geralmente nas barras dos rios e fundos das enseadas, já as anchovas, se concentravam em grandes cardumes envolta dos ilhotes que se distribuíam no litoral.

A chegada dos primeiros cardumes, coincidia com o término da colheita da mandioca, o principal gênero agrícola cultivado em Santa Catarina, que se dava em abril, e com o início da farinha, processo de beneficiamento da mandioca que visava a produção da farinha. Segundo Várzea,

---

<sup>345</sup> *Idibem*, p. 26, 30, 52.

<sup>346</sup> *Ibidem*, p. 159-160.

em maio começam a emigrar para os engenhos as primeiras famílias dos lavradores-proprietários, quando estes não possuem redes, pois os que as têm só podem entrar em farinhaada ao fim da quadra mais ativa da pesca, lá para outubro ou novembro; e só o fazem antes, nos anos em que a farinha está em "alta" e tem grande consumo nos estados do norte, como por ocasião de secas e outras. Em tais épocas então dividem o pessoal do trabalho entre os engenhos e as redes, e eles próprios, numa prodigiosa atividade, galopando a cavalo do sítio para a praia e vice-versa, desde o romper do dia até à noite, ora assistem aos lanços das últimas, ora aos trabalhos dos primeiros. Mas geralmente em maio já muitos engenhos trabalham pelos arraiais e freguesias da Ilha catarinense.<sup>347</sup>

Durante os meses de junho, julho e agosto, quando a pesca se tornava mais intensa, era o período em que os campos estavam sendo queimados e preparados e, por isso, exigiam menos disponibilidade. A faina agrícola só era retomada ao final do inverno, e da temporada de pesca, quando as novas ramas eram plantadas, ainda nas últimas semanas de agosto ou no início de setembro. Embora de indiscutível importância, o próprio relato deixa claro a subordinação da atividade pesqueira à prática agrícola.

Além de manterem relações distintas com a pesca, as próprias técnicas empregadas pelos pescadores catarinenses, tão ricamente descritas na obra de Várzea, nos ajudam a entender melhor as fronteiras e pontos de conexão existentes entre esses dois perfis distintos, que coexistiam no litoral catarinense.

### **3.5.1 As técnicas de pesca em Santa Catarina**

Corvinas, anchovas e tainhas, eram as variedades de pescado mais comumente encontrados no litoral catarinense, embora, os pescadores em sua labuta capturassem outros peixes, como palombetas, savelhas e badejos. A corvina, embora fosse o peixe mais abundantes durante o verão na região, era, no entanto, o menos apreciado entre a população, que reservava sua predileção às tainhas e anchovas, peixes mais gordurosos.

Tainhas e anchovas, chegavam ao litoral catarinense em grandes cardumes com o início do inverno. No caso das últimas, especialmente entre junho e setembro. Por preferirem os litorais pedregosos, a pesca da anchova era realizada em mar alto ou junto aos ilhotes e rochedos que ficavam a algumas léguas do litoral. A pesca da anchova era praticada ao longo de todo o litoral catarinense, desde do rio São Francisco ao rio Mampituba. Na ilha de Santa Catarina, os lugarejos que mais comumente realizavam a sua pesca eram, ao norte, o arraial

---

<sup>347</sup> *Ibidem*, p. 187.

de Ponta das Canas, o Rapa, e os Ingleses; ao sul, ela era praticada na freguesia do Ribeirão e no Pântano do Sul.<sup>348</sup>

A pesca da anchova era realizada, sobretudo, a bordo de baleeiras, que levavam, em geral, uma tripulação de cinco pescadores – um patrão e quatro remadores – e começava ainda pela madrugada. A bordo de suas embarcações, estes pescadores costumavam levar um ou dois garrafões com a aguada, algum alimento – que acondicionavam em grandes catutos hermeticamente tampados – uma ou duas mudas de roupa – como grossas camisolas de baeta que usavam para se protegerem do frio e da chuva – além de fumo e palha, para aqueles que eram entregues ao hábito de fumar. Remando mar a dentro, os pescadores buscavam, por meio do aspecto do céu, da maré, do vento, da cor da água e da direção das correntes, identificar os pontos onde os peixes se concentravam – geralmente junto à pequenas ilhas ou em mar-alto. Realizada essa identificação, os pescadores recolhiam os remos e mergulhavam a poita, uma pedra de certo peso que, amarrada a um cabo, era usada como âncora.

Fundeada a embarcação, a pescaria tinha seu início. A tecnologia empregada para esse tipo de pesca era a linha e o anzol. Ao longo destas linhas, que eram tantas quanto o número de pescadores, amarravam-se vários outros pedaços de linha, cada um com cerca de um metro de comprimento, e em cujas pontas, eram presos anzóis, formando, uma espécie de espinhel que tinha de dez a doze anzóis cada.

Essas linhas, após cada anzol receber um naco de carne seca ou um pedaço de peixe miúdo, tinham uma de suas extremidades presa à embarcação enquanto a outra, guarnecida de uma chumbada, era arremessada ao mar. Após um tempo submergidas, eram recolhidas, e as anchovas fisgadas removidas e depositadas na embarcação. O processo era repetido até a baleeira encher-se completamente de peixe.

Embora bastante difundida, a pesca da anchova era praticada em menor escala se comparada a da tainha, por exemplo. Isso porque, ela era uma atividade desempenhada sobretudo por pescadores que se dedicavam integralmente ao ofício. Além de ser uma atividade considerada menos rentosa que os arrastões, a pesca da anchova dependia, como vimos, do emprego de embarcações maiores e de toda uma tecnologia específica. Por ser uma faina consideravelmente mais dura e dificultosa, que por vezes exigia viagens ao largo ou contra as costas das ilhotas distantes – o que poderia levar apenas algumas horas, mas também dias –, impedia quase que totalmente aos que nela se envolviam de também se empregarem à

---

<sup>348</sup> *Ibidem*, p. 171-173.

lavouira. Ademais, por ser realizada em auto mar, essa era uma modalidade de pesca potencialmente mais perigosa, o que exigia de seus praticantes uma perícia maior em relação aos misteres marítimos, o que, nem sempre, era suficiente para poupar suas vidas. Em 1861, por exemplo, sete pescadores, sendo quatro livres e dois escravos, morreram em um naufrágio enquanto praticavam a pesca da anchova no litoral próximo à Desterro.<sup>349</sup>

Por ser de execução mais rápida e rudimentar, a pesca da tainha era aquela na qual se envolviam um maior número de pescadores. Diferentemente da pesca da anchova, ela era realizada em um processo que iniciava e era concluído em terra e que durava apenas algumas horas. As embarcações empregadas eram as canoas de voga, e os cardumes eram capturados com o auxílio de grandes redes de arrastar, tramadas a partir de fios de fibra de gravatá. Essas redes, tinham em cada uma de suas linhas longitudinais, um cabo de linho. Em um deles, eram implementados grossos discos de cortiça, a fim de fazer a rede flutuar, no outro, de espaço em espaço, eram costurados chumbeiros túmidos de areia, que faziam a rede imergir. Era essa combinação, que garantia que durante os lanços a rede se mantivesse na postura vertical. As redes recebiam ainda, de um extremo e outro, grossos cabos de Imbé, pelos quais a rede haveria de ser puxada de volta à praia.<sup>350</sup>

Esse tipo de pesca, era praticada sobretudo nos meses de junho e julho, mas, desde de maio era possível ver os primeiros preparativos dos pescadores que começarem a se reunir, ainda nas primeiras horas do dia, nos ranchos à beira-mar. Em um ponto elevado da praia, de onde fosse possível contemplar toda a enseada, posicionavam um deles, a fim de que atuasse como vigia. Quando avistava o cardume, esse vigia dava um sinal a seus companheiros, indicando a posição, ou a direção a qual o cardume seguia. Rapidamente, os pescadores começavam a empurrar as canoas, em direção ao mar. Uma canoa para cada rede. Depois de saltarem para dentro, de acordo com sua ordem de posto, remavam com toda a força em direção e ao largo do cardume.

Ao alcançarem os peixes, os pescadores começavam a lançar na água a rede que traziam a bordo. A primeira parte a ser lançada era o calão, uma espécie de boia, feita de cortiça, com cerca de meio metro de comprimento, e a qual se amarrava um dos cabos que ajudaria a puxar a rede. Um dos companheiros que haviam ficado em terra se lançava ao mar para resgatá-la, conduzindo-a de volta à praia. Quando a embarcação excedia a altura do cardume, os pescadores induziam a rota a um semicírculo, de forma a abranger então toda a

---

<sup>349</sup> BND. *O Argos*, Desterro, 1861, n. 824.

<sup>350</sup> VÁRZEA, *op. cit.*, 162-168.

sua extensão. A proa era então redirecionada à costa, para onde seguia em um percurso afastado, porém, paralelo àquele da partira.

De volta a praia, os pescadores desembarcavam, levando consigo o cabo que se prendia a outra extremidade da rede. A canoa era recolhida e, juntamente daqueles que ficaram em terra, os pescadores se dividem em dois grupos que, ao mesmo tempo, começavam a puxar os cabos. A rede era puxada a praia pelos homens que se organizavam em fila. À medida que o último chegava a areia, retornava à frente dos demais, e assim sucessivamente. Para facilitar o trabalho, os pescadores traziam amarrados na cintura, um pedaço de corda o qual enlaçavam ao longo dos cabos, o que lhes permitia empregar também a força do corpo no exercício de reboque da rede. Enquanto os cabos eram recolhidos, ajudantes mais novos os enrolavam de forma a garantir um fácil reembarque ao término do lanço.

Quando a rede se aproximava da arrebentação, os dois grupos de pescadores se aproximavam, diminuindo o espaço existente entre eles até que este correspondesse à metade do tamanho da rede. No momento em que as boias de cortiça chegavam à praia, os pescadores abandonavam os cabos e passam a puxar a rede por suas linhas longitudinais, até que o cardume chegasse à areia e pudesse ser recolhido e contado.

Cada um desses lanços costumava durar de duas a três horas. E capturar até 100 mil tainhas. Embora fossem feitos geralmente com uma única rede, por vezes, quando os cardumes avistados era muito grandes, fazia-se a junção de duas ou mais redes. Ao final do dia, as canoas eram recolhidas ao rancho e as redes estendidas em varais, a fim de que fossem secas e de que as malhas tivessem eventuais danos reparados.

Como é possível perceber, essa era uma atividade que envolvia muitas pessoas. Além dos donos das redes e canoas, e dos demais pescadores que se envolviam no lanço, ficavam na praia outros tantos indivíduos que ajudavam a arrastar os cardumes capturados. A pesca da tainha era a principal modalidade praticada pelos pescadores agricultores do litoral catarinense, fosse porque era realizada de forma rápida, ou porque apresentava a possibilidade de sujeitos que não detinham embarcações ou redes, ou ainda, que não apresentavam conhecimentos específicos acerca do ofício, de participarem, neste último caso, contribuindo apenas com sua força corporal.

Embora fosse a mais empregada entre os pescadores, devido a sua configuração, a pesca de arrastão só podia ser realizada nas enseadas que tivessem o leito mar limpo, livre de pegões, caso contrário, as redes de arrasto poderiam ficar presas. No entanto, como vimos,



essas enseadas só se tornavam férteis o suficiente para essa modalidade, durante o inverno. Ao longo do restante do ano, e em espaços que não apresentavam as condições ideais exigidas pelo arrasto, outras tecnologias de captura acabavam sendo empregadas. Uma delas, era a rede de tresmalhão, e que consistia em um conjunto de três redes, cujo o espaçamento da malha ia diminuindo em cada uma delas, e que eram mergulhadas em alto mar e suspensas com a ajuda de duas ou três canoas. Essa era, contudo, uma prática empregada em escala consideravelmente menor e, tal como no caso da pesca da anchova, desempenhada geralmente por pescadores marítimos.<sup>351</sup>

A pesca poderia ainda ser realizada de forma individual, tanto no mar, como nos rios, lagos e lagunas, por meio do uso de tarrafas, covos, fachos, gamboas, currais, físgas etc. Ou, ainda, graças a estratégias de captura um tanto quanto engenhosas, como era o prebembó, por exemplo, uma técnica na qual o pescador, durante a noite, em uma canoa pequena ou de remo, subia ou descia o rio durante a maré cheia, junto a uma de suas encostas, remando lentamente e, após avistar a existência dos peixes, mergulhava de repente o remo, “dando uma panada estrídula na água”, que assustava os peixes, fazendo-os saltarem, no que alguns acabavam por cair dentro da canoa. Além de peixes, era comum também pesca do camarão e a captura de siris, além da coleta de mariscos e ostras nos costões, atividades estas que, assim como o lanço das tainhas, poderiam ser desenvolvidas pelos pescadores agricultores, por serem relativamente simples e por dispenderem pouco tempo e exigirem pouca ou nenhuma tecnologia.<sup>352</sup>

Como é possível perceber, embora os pescadores mencionados na obra de Várzea fossem responsáveis pela captura de centenas de toneladas de peixes anualmente, a pesca exercida por parte deles, sobretudo aqueles que se envolviam nos lanços da tainha, tinha como único fim o consumo interno em suas comunidades e, como é possível apreender através de seu relato, desenvolviam essa prática de forma paralela à agricultura, mesmo que em alguns casos, ela fosse apenas de subsistência.

É, sobretudo, nesse aspecto que reside a principal diferença entre os pescadores matriculados e esse contingente populacional mais amplo que se envolvia na pesca. Embora seja totalmente possível imaginar que, durante a chegada dos cardumes, pescadores matriculados ou não se reunissem, em uma força única, no esforço de cercar os cardumes nas barras e enseadas e arrastá-los até as praias, durante os outros oito meses do ano, quando os

---

<sup>351</sup> *Ibidem*, p. 161.

<sup>352</sup> *Ibidem*, 125, 173.

mares se tornavam menos férteis, a tarefa de manter os mercados abastecidos com pescado recaía apenas sobre os pescadores matriculados, que vasculhavam as águas enquanto seus parceiros temporários de ofício empregavam sua força de trabalho nas lavouras e outras atividades afins. Dito de outra forma, o reduzido percentual de pescadores matriculados em Santa Catarina tinha mais ver com a forma pela qual parte de sua população se relacionava com a pesca do que com a importância ou disseminação dela, propriamente dita.

A verdade é que, embora muitos catarinenses pudessem se dizer pescadores, poucos compartilhavam de uma experiência laboral constantemente afetada por medidas regulatórias e permeada por relações com mercado, tal como aquela vivenciada desse o século XVI pelos pescadores do nordeste e tão bem sistematizada na canção de Caymmi...

*Vamos chamar o vento  
Vamos chamar o vento*

*Vento que dá na vela  
Vela que leva o barco  
Barco que leva a gente  
Gente que leva o peixe  
Peixe que dá dinheiro, Curimã*

*Curimã é, Curimã lambaio.  
(Dorival Caymmi)*

#### 4 CALAFATES E CARPINTEIROS DA RIBEIRA: CONSTRUTORES NAVAIS NA SANTA CATARINA OITOCENTISTA

Em janeiro de 1848, José Antônio de Souza, carpinteiro que vivia na vila de Porto Belo, viajou até a capital da província a fim de comparecer à capitania do porto e ali realizar sua matrícula como trabalhador marítimo. Dias antes, o secretário da capitania havia recebido outro morador daquela mesma vila, Francisco Pereira, um jovem aprendiz de carpinteiro que, assim como José Antônio, havia navegado até Desterro no intuito de matricular-se.<sup>353</sup> O que levou Antônio e Francisco até Desterro foi o fato de que, além dos marítimos atuantes nos três setores da navegação e os pescadores, o Ministério da Marinha havia classificado, por meio do regulamento de 1846, carpinteiros da ribeira e calafates também como trabalhadores marítimos.

Trabalhadores de ofícios, carpinteiros e calafates eram especializados na construção naval. Os carpinteiros atuavam na construção, conserto e manutenção de embarcações, os calafates na vedação dos espaços entre as tábuas dos cascos dos barcos, de forma a impedir infiltrações. Essa técnica era feita através da aplicação de uma mistura composta por alcatrão, breu e fibras, que poderiam ser de origem vegetal ou animal, como a lã, por exemplo.

Embora diversos dos grupos indígenas que habitavam o território que posteriormente veio a se tornar o Brasil, já possuíssem conhecimentos tecnológicos que lhes permitiam a construção de pequenas embarcações, utilizadas sobretudo para a navegação de rios, lagos, lagoas, enseadas e baías, a origem de uma indústria naval, composta por trabalhadores de ofício, aos moldes daquela desenvolvida na Península Ibérica, data de meados do século XVIII no Brasil. Nesse período, boa parte das embarcações sob bandeira portuguesa, passaram a ser construídos na Bahia, empregando madeiras e matérias-primas provenientes do Sul daquela capitania e dos territórios adjacentes, como Pernambuco e Alagoas. Os navios produzidos em território baiano eram utilizados, sobretudo, para escoar a produção daquela capitania até a metrópole e no funcionamento do tráfico de africanos e transporte das mercadorias nele envolvidas.<sup>354</sup>

Com a transferência da capital do Brasil para o Rio de Janeiro, deu-se início a instalação de um aparato institucional e militar que, como uma de suas consequências, promoveu um estímulo à indústria naval brasileira até então nunca visto. Datam daquele

---

<sup>353</sup> APESC. CAAP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 68,71.

<sup>354</sup> RODRIGUES, 2005, p. 137.

período, por exemplo, a criação do arsenal de marinha, criado em 1765, e da academia de marinha, de 1869. “Além disso, havia na cidade armadores e poleiros particulares que se dedicavam à construção de navios de pequeno porte e aos reparos de embarcações”.<sup>355</sup>

Dentre os espaços de atuação profissional disponíveis a calafates e carpinteiros da ribeira, os principais talvez tenham sido os estaleiros. Figurando como as unidades produtoras de maior porte no setor na construção naval durante o século XIX, esses estabelecimentos costumavam ser de propriedade do Estado ou de particulares e, atenderem demandas relacionadas a marinha de guerra, ao comércio de cabotagem e de longo curso, a pesca da baleia e o tráfico de escravos, em um dinâmica laboral que aglutinava nos mesmos espaços diferentes categorias de trabalhadores livres ou escravos.<sup>356</sup>

No caso dos estaleiros estatais, estavam inseridos dentro da estrutura dos arsenais de marinha que, ao longo daquele século, foram estabelecidos em diferentes províncias. O arsenal da Corte foi o maior dos arsenais de marinha do Império. Em 1875 a instituição concentrava – apenas na diretoria de construção naval – 675 carpinteiros e 130 calafates.<sup>357</sup> Números expressivos quando comparado ao apresentado por arsenais de outras províncias. Em 1884, por exemplo, o arsenal de Pernambuco empregava 28 carpinteiros e 13 calafates; o do Pará, 40 carpinteiros e 7 calafates; o de Mato Grosso, 74 carpinteiros e 17 calafates.<sup>358</sup>

Outra opção, eram as oficinas de reparo e manutenção de embarcações, menores se comparadas aos estaleiros, mas que igualmente acabavam contratando mão de obra especializada de acordo com as demandas existentes. Além disso, estes trabalhadores poderiam ainda assumir empreitadas por conta própria, sobretudo para a realização de reparos e a manutenção de embarcações que pequenas embarcações ou, ainda, comporem tripulações a bordo das embarcações empregadas, sobretudo, na navegação de longo curso e que geralmente reservavam espaço em suas equipagens para calafates e carpinteiros.

As instituições do Estado que demandavam manutenção de determinada frota naval tais como alfândegas e capitânicas dos portos, também eram, como veremos, uma possibilidade. Por fim, a carreira militar poderia ser também uma alternativa, isso porque, a

---

<sup>355</sup> *Ibidem*.

<sup>356</sup> LACERDA, David Patrício. Trabalho, política e solidariedade operária: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860 – c. 1890). Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2016, p. 22.

<sup>357</sup> *Ibidem*, p. 95.

<sup>358</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1884 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 19ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Luiz Fillipe de Souza Leão. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 38-49.

estrutura das forças armadas do Brasil Império previa os postos de artífices militares nos batalhões do Marinha Imperial de Guerra.

Durante as três décadas que a documentação aqui analisada aborda, é possível identificar em território nacional, a coexistência de dois modelos de estaleiros: os de produção artesanal, e os de produção manufatureira. Um estaleiro artesanal, era aquele onde todos os componentes de uma embarcação eram elaborados a partir de processos manuais e no qual o produtor, neste caso o mestre do estaleiro e sua equipe, eram responsáveis pelo produto total, ou seja, a embarcação como um todo.<sup>359</sup> Além disso, nos estaleiros artesanais, embora pudessem existir divisões de tarefas e hierarquização das funções, o processo de produção não dependia de uma divisão fixa e permanente do trabalho. Dito de outro modo, os trabalhadores se envolviam em todas as etapas e acabavam, com o passar do tempo, acumulando conhecimentos referentes ao processo de fabrico da embarcação como um todo.

Já os estaleiros de caráter manufatureiro, embora também fossem essencialmente manuais, apresentavam um processo de produção decomposto em diferentes operações parciais. Estes estaleiros eram caracterizados sobretudo pela existência de uma rígida divisão do trabalho, que acabava por gerar trabalhadores especializados.<sup>360</sup> Era o caso do Arsenal de Marinha da Corte, que era dividido em quatro diretorias – diretoria de construções navais, diretoria de máquinas, diretoria de artilharia e diretoria de obras civis e militares – as quais cada uma abrigava diferentes oficinas. A diretoria de construções navais, por exemplo, aquela cujos trabalhos mais se aproximavam daqueles executados em um estaleiro artesanal, continha as oficinas de carpinteiros, responsáveis pela construção e reparo de cascos, mastros e velas; de carapinas, que executavam obras de reparo e manutenção das partes internas e no ornato das embarcações; de calafates, que cuidavam de calafetar com estopa e breu o costado e o fundo dos navios; de polieiros e torneiros, os primeiros responsáveis por transformar pedaços de madeira ou de metal em peças destinadas à passagem dos cabos para manuseio de velas, o que faziam com a ajuda dos segundos, que fabricavam e operavam o torno mecânico modelando as peças na forma desejada; e, por fim, a oficina de ferreiros e serralheiros, onde os serralheiros dedicavam-se à arte de escolher e cortar a madeira adequada aos trabalhos de

---

<sup>359</sup> MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d'Areia*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007, p. 28.

<sup>360</sup> *Ibidem*.

carpintaria naval e os ferreiros criavam objetos metálicos essenciais ao reparo e à construção de peças de ferro e bronze utilizadas nos cascos e em outras partes dos navios.<sup>361</sup>

Além disso, outra característica dos estaleiros manufatureiros neste período é que sua produção se voltava à construção e reparo de embarcações com sistemas mistos de propulsão ou a vapor, enquanto a maior parte dos estaleiros privados se dedicava às embarcações movidas a vela. Embora a historiografia pouco saiba acerca do funcionamento dos estaleiros privados de produção artesanal, a maior parte dos estabelecimentos de construção naval existentes no Brasil durante o século XIX parecem ter seguido este modelo. Com raras exceções, os estaleiros manufatureiros eram de propriedade estatal e se dedicavam quase que exclusivamente à frota de guerra do império.<sup>362</sup> Em Santa Catarina, por exemplo, o primeiro estaleiro manufatureiro e privado foi o Arataca, fundado em 1907, com o fim de proceder à manutenção da frota da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.<sup>363</sup>

Assim como no caso dos marítimos e dos pescadores, a inclusão dos calafates e carpinteiros da ribeira na matrícula das gentes do mar, estava igualmente relacionada à necessidade da Marinha de Guerra de arrecadar para suas fileiras indivíduos pertencentes a esses dois grupos. Não é à toa, que em 1839, o Ministro da Marinha, Jacinto Roque de Sena Pereira, lastimava que, “tendo a natureza dotado o Brasil com as mais ricas matas, e possuindo nós as melhores madeiras do mundo”, o ramo da construção naval estivesse impunemente abandonado nos arsenais de guerra brasileiros. Era um problema que, segundo ele, reclamava medidas urgentes, uma vez que tão importante ramo do Estado não poderia permanecer desatendido.<sup>364</sup>

Já em 1846, ano da publicação do regulamento da capitania dos portos, o Ministro Holanda Cavalcanti, lembrava que “nas oficinas de construção naval e calafates, sofre-se muitas vezes falta de operários; parece que os trabalhos próprios destas duas oficinas, não tem

---

<sup>361</sup> LACERDA, *op. Cit.*, p. 102.

<sup>362</sup> Uma exceção parece ter sido o estaleiro da Ponta d’Areia, em Niterói, pertencente ao Barão de Mauá que, embora fosse privado, desenvolveu um modo de produção manufatureiro. Para mais informações, cf. MOMESSO, *op. Cit.*

<sup>363</sup> MÜLLER, Max José. Carl Hoepcke: o estruturador do desenvolvimento catarinense. Insular: Florianópolis, 2007, p. 48.

<sup>364</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1846 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura pelo Ministro Jacinto Roque de Sena Pereira. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 04-05.

tido no país desenvolvimento proporcional às precisões da marinha nacional de guerra e mercante e da grande quantidade de navios estrangeiros que demandam os nossos portos”.<sup>365</sup>

Tomando como base, sobretudo, a documentação produzida pelas capitânicas dos portos e pelo Ministério da Marinha, o objetivo deste capítulo é explorar os contornos que estes dois grupos de trabalhadores marítimos assumiram durante a segunda metade do século XIX, tanto em escala nacional quanto em Santa Catarina.

#### 4.1 AS COTAS DE MATRÍCULA E A DISPENSA DA GUARDA NACIONAL

Embora, como vimos, o regulamento de 1846, por meio do artigo 65, estendesse a matrícula das gentes do mar aos carpinteiros da ribeira e calafates, caberia ao capitão de porto delimitar um número máximo matrículas a serem concebidas aos trabalhadores pertencentes a estes dois grupos.<sup>366</sup>

A construção e preservação por parte do Estado de uma “reserva técnica” destes trabalhadores – tão caros à navegação fosse ela mercante ou de guerra –, não era uma medida inédita. Foi em defesa dos interesses da monarquia, por exemplo, que a Coroa portuguesa criou, em finais do século XV, um contingente fixo de 100 até 300 carpinteiros navais e de 200 calafates nos portos/estaleiros da costa portuguesa. As cartas de privilégio que constituíram e fixaram esses contingentes navais garantiam também a estes trabalhadores um conjunto de privilégios, tais como a isenção de encargos. Em contrapartida, os mesmos deveriam apresentar completa disponibilidade para servirem nos estaleiros da coroa quando a isso fossem chamados.<sup>367</sup>

Em atenção ao que determinava a nova lei, o primeiro capitão de porto de Santa Catarina, Sabino Antônio da Silva Pacheco, realizou, em abril 1847, uma enquete a fim determinar o número de carpinteiros e calafates necessários aos portos da província que, à época, possuía 38 estaleiros e oficinas, distribuídos pelas quatro regiões que despontavam como principais produtoras de embarcações. Em Desterro, ficavam quatro destes estabelecimentos, todos estaleiros, dois no Rita Maria e dois na região da Prainha; Laguna

---

<sup>365</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Proposta do ano de 1839 apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 06 de maio de 1839, pelo Ministro Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847, p. 05.

<sup>366</sup> BRASIL. Decreto nº 358 de 14 de agosto de 1845...

<sup>367</sup> COSTA, Leonor Freire. *Carpinteiros e calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre a Lisboa de quinhentos* Penélope, Lisboa: Edições Cosmos, n. 13, p. 37-54, maio de 1994, p. 41.

concentrava a maior parte, 24; a vila de Porto Belo, tinha seis e, em São Francisco do Sul, haviam quatro.<sup>368</sup>

Além dos mestres de estaleiros em Desterro, que sugeriram uma cota de 400 carpinteiros e 150 calafates, foram ouvidos ainda nomes importantes do comércio e da cena política local, tal como José Maria Pinto, militar reformado, com uma longa carreira na Armada Nacional, que havia sido o comandante responsável pelas canhoneiras de defesa da Ilha de Santa Catarina e que sugeriu que o número fixado fosse de 300 carpinteiros e 200 calafates. Outro consultado, foi Mario Antônio da Silva Mafra, proprietário agrícola, político e comerciante, na sua opinião, o volume de carpinteiros deveria ser de 250, ao passo que o de calafates 150. Já José Maria da Luz,<sup>369</sup> também político e comerciante – sobretudo de alcatrão, matéria prima empregada na calafetação das embarcações –, pensava que os carpinteiros deveriam ser 400, e os calafates 200.<sup>370</sup>

Após a consulta pública, o capitão do porto, com a ratificação do presidente da província, delimitou a cota de calafates e carpinteiros a serem matriculados na província. Segundo o decidido, Santa Catarina deveria contar com 290 carpinteiros da ribeira e 160 calafates. A distribuição destes trabalhadores entre os quatro portos citados acima, se daria da seguinte forma:

Tabela 2: Cota de carpinteiros e calafates a serem matriculados em Santa Catarina

<b>Porto</b>	<b>Nº de carpinteiros</b>	<b>Nº de calafates</b>
Desterro	60	40
Laguna	120	60
Porto Belo	50	30
São Francisco do Sul	60	30
<b>Total:</b>	<b>290</b>	<b>160</b>

Fonte: APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl.10.

A primeira lista dos carpinteiros e calafates matriculados na província foi organizada no ano seguinte pelo secretário da capitania dos portos. Nela, constavam ao todo 46 indivíduos, ou seja, pouco mais de 10% do número delimitado à reserva técnica. Destes 46 indivíduos, 31 moravam na Ilha de Santa Catarina, sendo que 24 eram carpinteiros da ribeira e

<sup>368</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl.10.

<sup>369</sup> Uma curiosidade sobre José Maria da Luz é que ele costumava doar seus rendimentos como deputado às instituições religiosas e beneficentes. Foi graças às suas doações que teve início a tradicional procissão marítima de Nossa Senhora dos Navegantes, realizada em Desterro a partir de 1857.

<sup>370</sup> As informações biográficas aqui citadas foram recolhidas no site <http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/>, organizado pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina e que visa preservar a memória dos deputados que compuseram aquela casa desde à Monarquia, até os dias atuais.



sete calafates. Dos 24 carpinteiros, quatro eram da freguesia do Ribeirão, os demais, da vila de Desterro, mesmo local onde residiam os sete calafates. Em Laguna, por sua vez, viviam outros 13 homens, dez carpinteiros e três calafates. Os últimos dois nomes eram dos carpinteiros José Thomaz da Silva e Laurentino José Coelho, ambos da vila de Porto Belo, o primeiro morava na freguesia de Itajaí, e o segundo na de Camboriú.<sup>371</sup>

Embora, em um primeiro momento, a interpretação de que estes dois grupos de trabalhadores, assim como no caso dos marítimos e pescadores, deveriam gozar da isenção relativa ao recrutamento para a Guarda Nacional não tenha sido um consenso entre os capitães do porto das diferentes províncias – o que ocorreu, sobretudo, porque o artigo 65 do regulamento, que previa a matrícula destes trabalhadores, não fazia nenhuma menção direta à questão, mas também, porque o artigo 68, que garantia essa isenção, o fazia apenas para os indivíduos empregados na vida do mar e, até aquele momento, estes eram trabalhadores vistos muitos mais como operários da construção do que como trabalhadores marítimos em si –, Ministério da Marinha buscou responder as dúvidas dos capitães, ratificando a isenção do recrutamento também à carpinteiros e calafates.<sup>372</sup> Como resultado disso, não tardou para que o número de carpinteiros e calafates que se dirigiam até a capitania do porto de Santa Catarina aumentasse. Os 19 matriculados em 1846, se transformaram em 40 no ano seguinte, e em 99 em 1847.<sup>373</sup> O que se percebe pelos ofícios trocados entre o capitão do porto e o presidente da província é que, umas das motivações para essa procura, parece ter sido a tomada de consciência por parte destes trabalhadores de que, ao se matricularem, ficariam livres das obrigações com a Guarda Nacional. Tal consciência fica evidente, por exemplo, na ação de João José de Souza, carpinteiro da ribeira, morador de Desterro que, em julho de 1848, foi até a capitania daquele porto, munido dos documentos que comprovavam sua matrícula, pedir dispensa do serviço da Guarda Nacional, obrigação a qual estava sendo convocado.<sup>374</sup>

Em 1849, o chefe da legião da Guarda Nacional chegou, inclusive, a dirigir uma representação ao presidente da província contra aquilo que chamou de “abuso da inscrição de sem número de carpinteiros e calafates”. Em resposta, o capitão do porto alegou que o número de matriculados nos dois grupos estava de acordo com a cota designada por seu antecessor.

---

<sup>371</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 55-56.

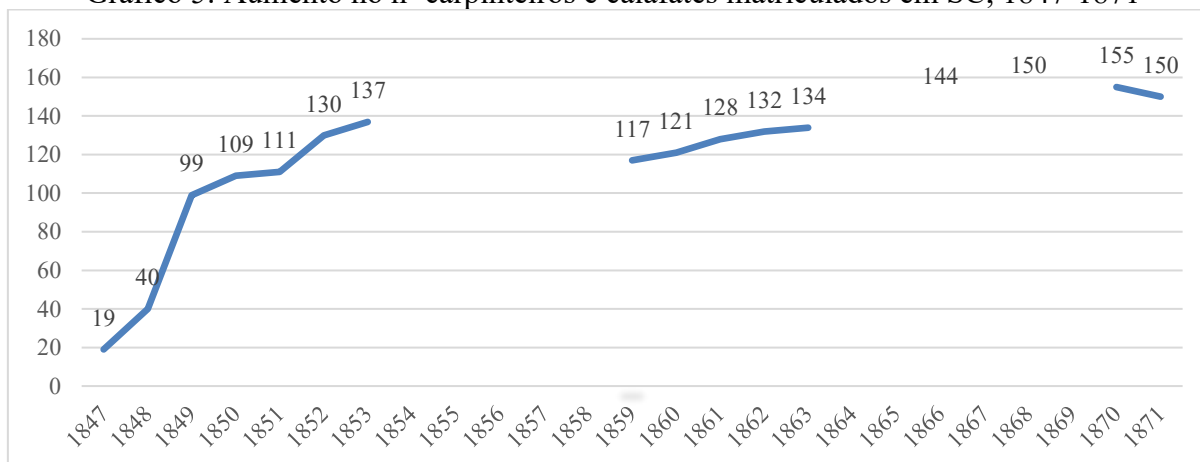
<sup>372</sup> Embora, na prática, essa isenção tenha sido empregada pelos capitães dos portos após orientação do ministério, ainda nos primeiros momentos das capitânias, o artigo 68 do regulamento de 1846 só veio a ser alterado em 1855, quando, por meio do decreto nº 1.582, garantiu-se à todos os calafates e carpinteiros de embarcações igualdade em relação às outras classes compreendidas na matrícula das gentes do mar.

<sup>373</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 158.

<sup>374</sup> *Ibidem*. fl. 158.

Segundo a lista que encaminhou ao presidente da província, haviam, até aquele ano, 109 trabalhadores matriculados – 85 carpinteiros e 24 calafates –, o que, na verdade, figurava apenas  $\frac{1}{4}$  da cota estabelecida em 1847.<sup>375</sup>

Gráfico 5: Aumento no nº carpinteiros e calafates matriculados em SC, 1847-1871



Fonte: Com base nos números apresentados pelos Apêndices R e S.

No intuito de minorar o conflito, o presidente da província já havia, no ano anterior, solicitado que o capitão do porto só admitisse à matrícula indivíduos que apresentassem documentação comprovando sua atuação como carpinteiros ou calafates. Além disso, ficou estabelecido que o capitão não matricularia nenhum indivíduo que estivesse no serviço da Guarda Nacional sem antes o consultar. Foi exatamente o que o capitão fez meses depois, quando Reginaldo Soares de Oliveira, Joaquim José de Oliveira e Manoel de Oliveira Soares, apresentaram-se na capitania do porto a fim de matricularem-se. Segundo Wandenkolk, embora apresentassem a documentação que comprovava sua atuação como carpinteiros da ribeira na cidade de São Francisco do Sul, os três eram guardas nacionais da segunda companhia do batalhão daquela cidade.<sup>376</sup>

O choque de autoridades e interesses que a matrícula desses trabalhadores causou, e a consequente isenção do serviço militar que ela gerava, parece ainda ter se estendido por algum tempo. Isso porque, em 1850 – quatro anos após o início das matrículas – o presidente da província considerava ainda necessário publicar na imprensa local uma nota lembrando aos chefes de legião e comandantes superiores da Guarda Nacional que, “estando isentos do serviço da mesma guarda os carpinteiros e calafates matriculados na capitania do porto, não

<sup>375</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl.168.

<sup>376</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1846-1848*, fl. 50.

devem ser chamados ao serviço na capital aqueles que apresentarem a certidão da matrícula, com o visto mensal do capitão do porto, e nos outros porto da província, com o visto de dois em dois meses”.<sup>377</sup>

Essa resistência da Guarda Nacional em fazer valer a letra da lei, aparentemente, não foi um problema ocorrido apenas em Santa Catarina. Em 1849, no Espírito Santo, Ignácio Pereira dos Santos, mestre calafate, queixava-se ao chefe de polícia que mesmo estando devidamente matriculado, Antônio Monteiro, um de seus aprendizes, havia sido recrutado pela Guarda Nacional. Naquele mesmo ano, o capitão do porto do Espírito Santo, enviou ao comandante da Guarda Nacional, um ofício solicitando a dispensa de Miguel Rodrigues Passos, pois o mesmo também havia sido recrutado mesmo matriculado como carpinteiro da ribeira.<sup>378</sup>

Rafael Portela, demonstra, igualmente, como a capitania do porto da Bahia travou grandes e duradouros conflitos com a Guarda Nacional na busca pela garantia da isenção dos calafates e carpinteiros, mas também de outros trabalhadores marítimos, como os pescadores, por exemplo. O autor revela que naquela província, em consequência de tais embates, os guardas nacionais passaram a tratar pejorativamente os matriculados como “papeletas”. Além disso, segundo as palavras do próprio capitão do porto daquela província, muitos indivíduos matriculados deixavam de comparecer às revistas de mostras e, inclusive, de se matricularem, por se sentirem intimidados pelas ameaças e prisões dos comandantes dos batalhões da Guarda Nacional.<sup>379</sup>

Em 1850, o secretário da capitania do porto de Santa Catarina, José Feliciano de Proença, organizou uma nova lista dos carpinteiros e calafates matriculados. Através dela é possível perceber que, no intervalo de um ano, ocorreu o acréscimo de apenas três nomes. Além de demonstrar como o volume de matriculados permaneceu quatro vezes menor do que o teto estabelecido para a província, a relação de 1850 revela, tal como demonstra os gráficos abaixo, que a distribuição desses profissionais ao longo do litoral catarinense ocorreu de forma diversa daquela planejada pela capitania em 1847.

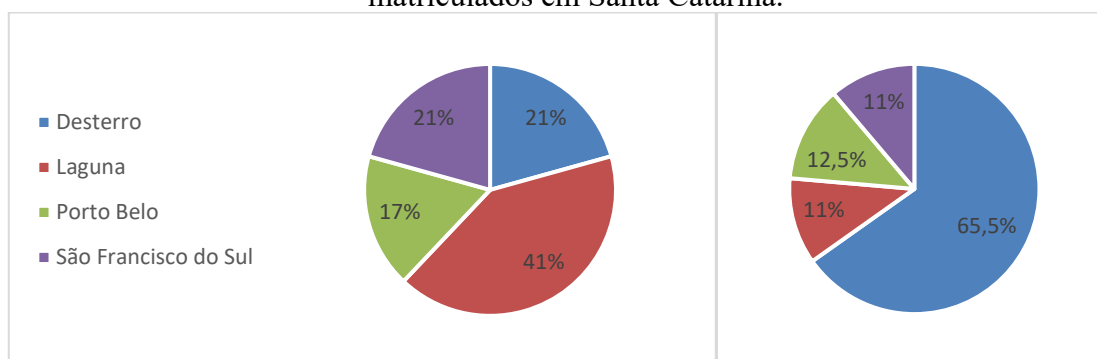
---

<sup>377</sup> BND. *O Conciliador Catarinense*, Desterro, 1850, n. 85.

<sup>378</sup> BND. *Correio de Vitória*. Vitória, 1849, n. 05; n. 41.

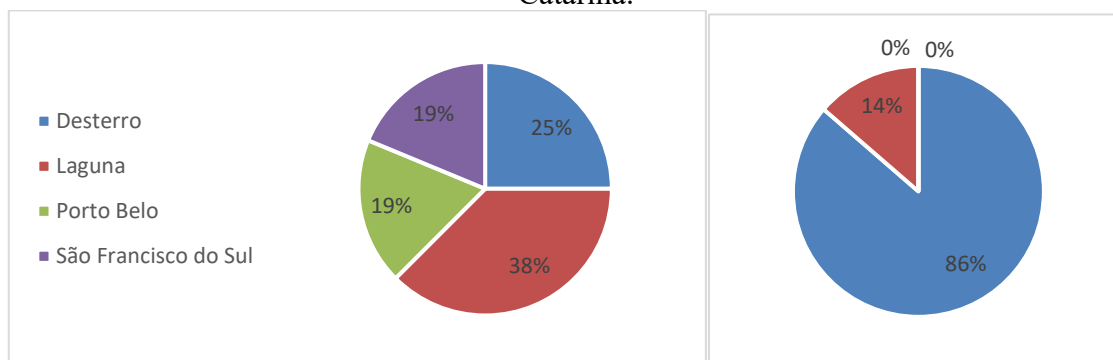
<sup>379</sup> PORTELA, *op. Cit.*, p. 46, 49.

Gráfico 6: Projeção em 1847 *vs.* distribuição em 1850 dos carpinteiros da ribeira matriculados em Santa Catarina.



Fonte: APESC. CAPP-PRESP. Livro 1846-1848, fl.10; Livro 1846-1848, fl.10.

Gráfico 7: projeção em 1847 *vs.* distribuição em 1850 dos calafates matriculados em Santa Catarina.



Fonte: APESC. CAPP-PRESP. Livro 1846-1848, fl.10; Livro 1846-1848, fl.10.

Além dos nomes dos carpinteiros e calafates matriculados, a lista de 1850 trazia ainda o registro do cancelamento de cinco matrículas: a do mestre carpinteiro Cândido José Rodrigues, por ter se mudado para Paranaguá; a do aprendiz de carpinteiro Antônio Ingnácio de Medeiros, por não ter permanecido no ofício; e a dos oficiais de calafate José dos Santos, João Henrique da Silva e Manoel da Silveira, por terem se ausentado de suas respectivas localidades sem dar participação do mesmo à capitania dos portos.

Alguns anos depois, o Ministério da Marinha, por meio do decreto n. 1.582 de dois de abril de 1855, eliminou as cotas regionais e estendeu a isenção do serviço militar à todos os carpinteiros e calafates. A medida foi tomada, sobretudo, como uma tentativa de minorar aquilo que o ministério caracterizava como uma crise de mão de obra no setor da construção naval e que foi sentida sobretudo nos arsenais de marinha. No entanto, ao mesmo passo que o decreto ratificava e expandia esse direito à isenção, ele também estabelecia a obrigatoriedade do registro para a atuação destes trabalhadores. A partir daquele momento, tal como ocorria com os marítimos e pescadores, os proprietários de estaleiros e oficinas de construção naval

estavam proibidos de contratar carpinteiros e calafate que não estivessem devidamente matriculados.<sup>380</sup>

Foi em cumprimento a este decreto que, no ano seguinte, o capitão do porto da província do Paraná fez público que haviam sido cassadas as matrículas do carpinteiro Manoel José Lopes Maravilha e de seu escravo Adão, calafate. O capitão Victor Thiago Subrá lembrava aos proprietários ou mestres de obras que, daquele momento em diante, aqueles que empregassem qualquer um dos dois indivíduos em construções, fabricos ou consertos de embarcações, estariam sujeitos a multas.<sup>381</sup> Em Santa Catarina, naquele mesmo ano, três carpinteiros, Antônio Marianno da Silva, José Dias de Miranda, oficiais, e o aprendiz, Antônio Joaquim Baptista, foram eliminados da matrícula devido as suas ausências, por duas vezes consecutivas, à revista dos carpinteiros e calafates registrados no porto Desterro.

#### 4.2 CALAFATES E CARPINTEIROS DA RIBEIRA NOS CENSOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA

Tal como no caso dos marítimos, o Ministério da Marinha, inserindo na lógica de manipulação dos setores do trabalho marítimo, deu início a partir de 1847 a um processo de recolhimento dos dados gerados a partir da realização das matrículas dos carpinteiros e calafates registrados nas capitânicas dos portos. Entre 1847 e 1875, essas informações subsidiaram a publicação de 16 mapas estatísticos que recenseavam estes trabalhadores e que, salvo suas limitações, aqui já destacadas, forneceram indícios da configuração destes grupos ao longo do litoral brasileiro.

Das 16 províncias que em algum momento participaram destas contagens, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul foram as que apresentaram os maiores grupos. A Bahia foi responsável em média, por 24%, e o Rio de Janeiro, por 23% dos carpinteiros matriculados. No caso dos calafates, as duas províncias também ocupavam os primeiros lugares, contudo, em posições invertidas. O Rio Grande do Sul era responsável pela terceira maior soma, com uma média de 15% dos carpinteiros e 18% dos calafates. Em seguida vinham Alagoas, Pernambuco e Maranhão. Em Santa Catarina estavam 4% dos carpinteiros e 5% dos calafates

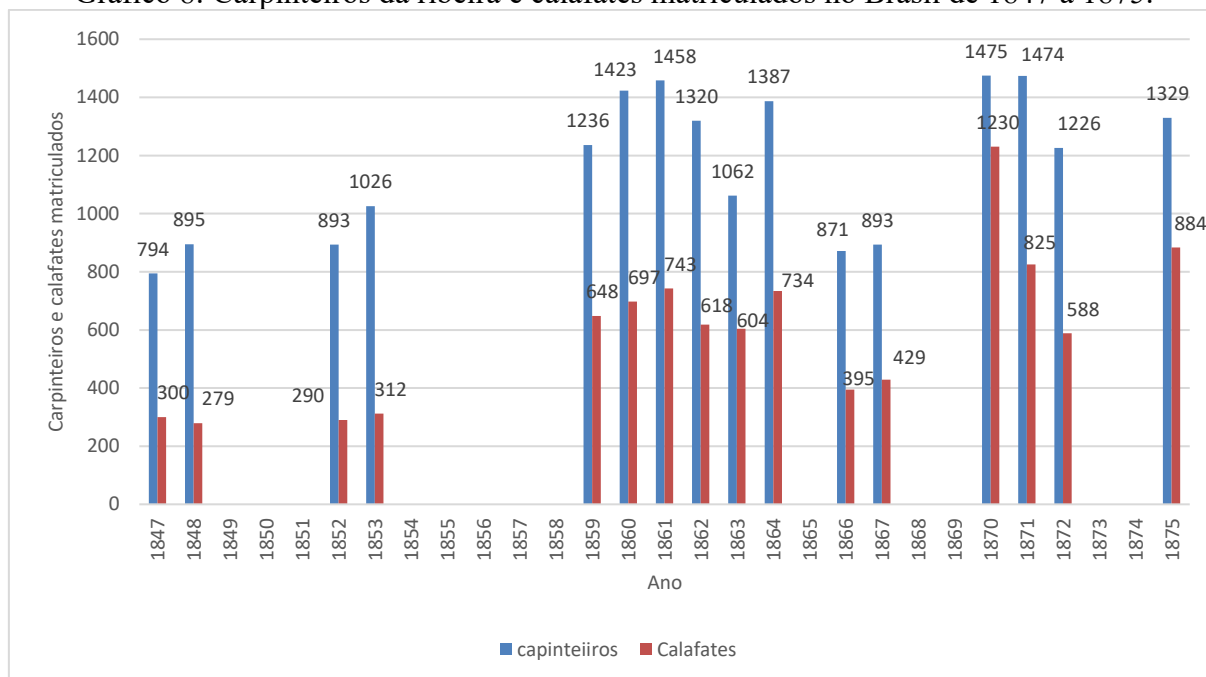
---

<sup>380</sup> BRASIL. *Decreto n. 1.582 de 2 de abril de 1855*. Manda que sejam matriculados nas capitânicas dos portos todos os calafates e carpinteiros de embarcações que efetivamente exercerem essas profissões. In: *Coleções de Leis do Império*. Ano de 1855, tomo XVIII, parte II. Rio de Janeiro: Topografia Nacional, 1856, p. 309.

<sup>381</sup> BND. *Dezenove de Dezembro*, Paranaguá, 1856, n. 43.

matriculados. Os menores grupos foram registrados por São Paulo, Rio Grande do Norte e Ceará.

Gráfico 8: Carpinteiros da ribeira e calafates matriculados no Brasil de 1847 a 1875.



Fonte: Com base nos números apresentados pelos Apêndices R e S.

#### 4.2.1 Cor e estatuto jurídico

Nos quatro primeiros mapas publicados (1847-1848, 1852-1853), os trabalhadores foram classificados segundo sua condição social e cor. O que permite que saibamos que, dentre os carpinteiros da ribeira matriculados até aquele momento, a média de homens livres era de 90%, ao passo que a de escravos era de 10%. Já com relação aos calafates, a presença escrava era mais significativa, 19% eram escravos, enquanto 81% eram livres.

Dentre os carpinteiros livres, em média, 59% eram brancos, 1% eram índios, 28% eram pardos e 12% eram pretos. Entre os calafates livres, por sua vez, 51% eram brancos, 2% eram índios, 24% eram pardos e 23% eram pretos. Embora entre os livres os brancos fossem maioria, é importante perceber que pardos e pretos livres somados correspondiam de 40% a 47% do total dos dois grupos. Além disso, entre os calafates, a presença dos pretos livres era quase suas vezes maior do que entre os carpinteiros.

Os trabalhadores classificados como índios, formavam a menor parcela do grupo, 1% entre os carpinteiros e 2% entre os calafates, e foram contabilizados por apenas duas províncias, Pará e Maranhão. Embora tenham sido encontradas poucas fontes acerca da

participação destes trabalhadores, em 1842, o então Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, o Marquês de Paranaguá, aconselhou que, na falta de mão-de-obra, os indígenas deveriam ser aproveitados, sem receio algum, pelo Arsenal daquela província, afinal, antiga era ali a prática de utilizá-los “nos trabalhos da derrubadas, falqueamento das madeiras e ainda na carpintaria”, função para qual, segundo o ministro, eram “muito jeitosos”.<sup>382</sup> Além disso, um dos jornais de Belém, a *Gazeta Oficial*, anunciou em abril de 1860, na sua sessão de óbitos, a morte de Manoel Antônio, um jovem índio, de 12 anos, que havia morrido de meningite. Manoel era filho de Maria Joana, morava em Santarém e era aprendiz de calafate.<sup>383</sup>

Em Santa Catarina a estrutura de composição do grupo dos carpinteiros da ribeira e calafates assumiu formas que se distanciam do padrão nacional. Na província sulina, 100% dos carpinteiros e calafates matriculados eram homens livres, embora, cerca de 20% da população geral da província fosse escrava. Dentre os carpinteiros, em média, 85% eram brancos, 6% pardos e 9% pretos, e, dentre os calafates, 76% eram brancos, 7% eram pardos e 17% pretos. O que demonstra que, dentre os calafates, havia uma concentração maior de homens de cor, sendo alguns destes, provavelmente, africanos. Tal como no caso dos marítimos, nenhum carpinteiro ou calafate foi registrado como índio em Santa Catarina.

A ausência de escravos matriculados como carpinteiros e calafates, aliada a baixa concentração de pardos e pretos livres nos dois setores, fez com que Santa Catarina apresentasse uma média de homens de cor que exerciam esses ofícios, ao menos duas vezes menor do que a média apresentada pelo Império.<sup>384</sup>

Essa predominância dos trabalhadores livres nestes dois ofícios em Santa Catarina, no entanto, não deve ser lida como a ausência de sujeitos escravos que atuavam neste setor. É bem provável que dentre estes homens livres de cor, boa parte fosse liberta, sobretudo aqueles classificados como pretos, o que sugere que muitos destes homens podem ter sido iniciados nestes ofícios quando ainda eram cativos e, inclusive, que alguns deles possam ter chegado a liberdade graças aos rendimentos arrecadados na prática destes ofícios.

---

<sup>382</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Proposta do ano de 1843 a 1844 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 5ª legislatura, pelo Ministro Francisco Vilela Barbosa. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843, p. 05.

<sup>383</sup> BND. *Gazeta Oficial*. Belém, 1860, n. 79.

<sup>384</sup> Não foi possível estabelecer um comparativo entre o percentual de carpinteiros e calafates de cor com o percentual de homens livres de cor em Santa Catarina durante o mesmo período. Isso porque, não foram encontradas contagens que classificassem a população livre da província segundo sua cor.

#### 4.2.2 Por dento da hierarquia: mestres, oficiais e aprendizes

Em 1853, a publicação dos recenseamentos destes dois grupos de trabalhadores foi interrompida pelo Ministério da Marinha, sendo retomada apenas em 1859 já sob um novo formato que, diferente do anterior, não realizava mais uma divisão por cor ou condição social. Nas novas contagens era possível saber apenas o número de carpinteiros e calafates registrados em cada província e a qual nível da hierarquia do ofício eles pertenciam, ou seja, se eram mestres, oficiais ou aprendizes.

Segundo os números coletados pelas capitânicas, entre 1847 e 1872, em média, 7% dos carpinteiros matriculados eram mestres, 87% eram oficiais e 6% aprendizes. Já entre os calafates, em média, 8% eram mestres, 72% oficiais e 20% aprendizes.

Ao longo deste mesmo período, Santa Catarina teve de 6 a 8 mestres carpinteiros matriculados, e de 1 a 3 mestres calafates. A província do Rio de Janeiro, por exemplo, que apresentava os maiores números para este setor, teve de 7 a 9 mestres carpinteiros e de 1 a 5 mestres calafates no mesmo período. Na tabela abaixo, encontram-se os mestres calafates e carpinteiros matriculados em Santa Catarina entre 1847 e 1872 e cujos nomes foram identificados ao longo da pesquisa.

Quadro 4: Mestres carpinteiros da ribeira e calafates matriculados em Santa Catarina.

Antônio Joaquim Vellozo	mestre carpinteiro	Desterro
Cândido José Rodrigues	mestre carpinteiro	Desterro
Wenceslau Marins Costa	mestre carpinteiro	Desterro
José Antônio do Nascimento	mestre carpinteiro	Desterro
José Nunes Coelho e Silva	mestre carpinteiro	Desterro
Antônio Joaquim da Silva Simas	mestre carpinteiro	Desterro
Ignácio José da Silva	mestre carpinteiro	São Francisco do Sul
Manoel Lopes Corres	mestre carpinteiro	Porto Belo
José Francisco da Silva	mestre calafate	Desterro
Claudino José da Silva	mestre calafate	Laguna

Fonte: Com base nos números apresentados pelos Apêndices R e S.

O cargo de mestre, fosse de carpinteiro ou calafate, projetava os indivíduos para o topo da hierarquia profissional, o que, além de garantir certo reconhecimento social, não deixava de ter compensações econômicas. Isso, porque, eram geralmente os mestres quem estabeleciam tendas e oficinas. No caso destes dois grupos, isso significava também que eram estes mestres que chefiavam a maior parte dos estaleiros (privados ou estatais) de construção naval. Os mapas estatísticos não nos permitem saber a cor, nem a condição social destes



mestres, no entanto, é bem provável que todos fossem livres ou libertos e, embora os brancos fossem provavelmente a maioria, certamente havia dentre eles pardos e pretos.

Os oficiais de calafate ou de carpinteiros da ribeira, por sua vez, eram aqueles que, embora letrados em um destes ofícios, não detinham recursos financeiros suficientes para adquirir os meios de produção e os materiais necessários à efetuação do ofício. Estes homens, geralmente, eram contratados como empregados pelos mestres, a fim de trabalharem em seus estaleiros. Alguns deles possuíam pequenas oficinas de reparo e manutenção, ou até mesmo, de construção de pequenas embarcações, como canoas, por exemplo.

Segundo o Ministério da Marinha, dos oficiais de carpinteiros da ribeira matriculados entre 1847 e 1853, em média, 51% eram brancos, 1% eram índios, 29% eram pardos e 19% eram pretos. Com relação aos oficiais calafates, 41% eram brancos, 2% índios, 20% pardos e 38% pretos. Os números demonstram ainda que, em média, 8% dos carpinteiros eram escravos, sendo que destes, 13% eram pardos e 87% eram pretos. Já entre os oficiais calafates, os escravos chegavam a 21%, dos quais 9% eram pardos e 91% pretos.

Os aprendizes, que, como vimos, correspondiam, em média, a 7% dos carpinteiros da ribeira e 20% dos calafates, ocupavam a última categoria dentro da hierarquia destes dois ofícios. Dentre os aprendizes de carpinteiro, em média, 47% eram brancos, 1% eram índios, 28% eram pardos e 23% eram pretos. Os escravos correspondiam a 15% do grupo e, destes, 15% eram pardos e 85% eram pretos.<sup>385</sup> Já dentre os aprendizes de calafates, os brancos somavam apenas 27%, os índios 1%, já os pardos e pretos chegavam a 35% e 38%, respectivamente. Os escravos eram 20% dentre os aprendizes calafates e, deles, 11% eram pardos e 89% pretos.

É bem provável, que a maior parte destes jovens escravos que atuavam como aprendizes, tenha sido iniciada nestes destes ofícios a mando ou desejo de seus senhores, tal como indica um anúncio, publicado em 1849 no Rio de Janeiro, no qual um senhor informava que quem quisesse um aprendiz para calafate, deveria se dirigir à Rua da Candelária, n. 53”.<sup>386</sup>

Ao que parece, a iniciação desses escravos em um destes ofícios poderia ocorrer bem cedo. Em 1849, o mesmo *Jornal do Comércio*, anunciava a venda de “um pardinho”, de idade entre 12 e 15 anos, “bom para pajem, e com princípios de carpinteiro da ribeira”.

<sup>385</sup> Como somente os quatro primeiros recenseamentos trouxeram informações acerca da condição social e da cor destes trabalhadores, as considerações a seguir se referem apenas a este momento inicial.

<sup>386</sup> BND. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1849, n. 142.

Em Santa Catarina, no ano de 1849, foram contabilizados 33 aprendizes de carpinteiros, dos quais, 25 estavam em Desterro, cinco em São Francisco do Sul e três em Porto Belo. Dos aprendizes existentes em Desterro, 17 estavam sobre a tutela de um mestre de estaleiro e oito de oficiais. Antônio Joaquim Vellozo, era o mestre em Desterro que concentrava mais aprendizes, nove ao todo. Sendo que um deles, Antônio Joaquim da Silva Simas, viria, anos depois, também a se tornar mestre e a ocupar o cargo de carpinteiro da capitania do porto de Santa Catarina. Já com relação aos calafates, naquele ano foram matriculados 15 indivíduos como aprendizes, todos em Desterro, e todos sob a tutela de José Francisco da Silva, o único mestre calafate daquela cidade.<sup>387</sup>

Aprender um destes ofícios, poderia mostra-se uma opção vantajosa, principalmente para jovens livres e pobres. Dada a importância que as embarcações assumiam na estrutura da sociedade imperial, sobretudo nas cidades litorâneas e centros portuários, tornar-se um profissional do setor da construção naval era a chance de ingressar em uma esfera do trabalho que, além de apresentar uma constante demanda, costumava ofertar remunerações razoavelmente boas e detinham algum prestígio social.

Foi tendo isso em mente que, em 1849, Francisco José da Costa, um comerciante de Vitória, foi a público especialmente para louvar a postura Joaquim da Silva Terceira, mestre carpinteiro da ribeira, que tinha sobre seus cuidados 20 aprendizes. Segundo o comerciante, se não fosse pelo “desvelo e prudência com que o mestre os iniciava em seu digno e honroso ofício, talvez aqueles jovens permanecessem sem princípio algum para adquirir a subsistência. Era exatamente por prestar um serviço de tamanha utilidade à mocidade que, na opinião de Costa, ao mestre carpinteiro deveria incorrer toda proteção que os comerciantes daquela praça pudessem ofertar.<sup>388</sup>

O aprendizado desses jovens poderia levar anos. Eles iniciavam realizando tarefas simples e repetitivas, ou então, auxiliando os mestres ou outros oficiais mais experientes, na execução de atividades que dependiam do trabalho de mais de um indivíduo. À medida que executavam as tarefas para as quais haviam sido destinados de maneira satisfatória, recebiam novas e, assim, serrando, pregando, lixando, pintando, impermeabilizando, iam aprendendo o novo ofício, de forma coletiva e processual.

Uma olhada rápida nos nomes registrados nas listas de carpinteiros e calafates matriculados em Santa Catarina, nos revela também que o ingresso nestes ofícios, por vezes,

---

<sup>387</sup> APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 168-176.

<sup>388</sup> BND. *Correio de Victória*. Vitória, 1849, n. 30.

se mostrava um costume familiar. É o caso por exemplo, do mestre carpinteiros Antônio Joaquim Vellozo, e do oficial Laurindo Joaquim Vellozo, ambos matriculados em Desterro. Do oficial Joaquim José da Silveira, e dos aprendizes Camilo José da Silveira e Germano José da Silveira, os três de São Francisco do Sul. Ou ainda, do oficial de calafate Manoel José de Aguiar e do aprendiz Manoel José de Aguiar.

Há situações, em os aprendizes tem como tutor, o próprio pai. Como acontecia com Manoel Pedro Torrens, oficial de carpinteiro, também de São Francisco do Sul, que tinha como aprendizes, seus filhos, Luiz Antônio Torrens e Donísio Antônio Torrens. Existem também casos em que irmão eram, ao mesmo tempo, iniciados como aprendizes, tal como Estevão Ignácio de Medeiros, Víctor Modesto Ignácio de Medeiros e Antônio Ignácio de Medeiros que eram aprendizes do mestre Wenceslau Martins da Costa, em Desterro. Ou, ainda, de José Joaquim de Sant'Anna e Joaquim José de Sant'Anna, ambos aprendizes do mestre de calafate José Francisco da Silveira.<sup>389</sup>

Além dos estaleiros e oficinas particulares, os arsenais de marinha também aceitavam jovens como aprendizes dos diferentes ofícios desenvolvidos nas oficinas de construção naval. No entanto, a partir da década de 1840, passaram a ser aceitos somente jovens que fossem “cidadão brasileiros” – ou seja, escravos não mais seriam aceitos –, que tivessem entre sete e 12 anos e que possuíssem uma constituição física robusta. Além disso, dava-se preferência a jovens cujos pais ou familiares já fossem trabalhadores da Armada.<sup>390</sup>

#### 4.3 A CONSTRUÇÃO NAVAL E O TRABALHO ESCRAVO

Embora os escravos tenham figurado como 19% dos calafates e 10% dos carpinteiros da ribeira matriculados, a participação destes indivíduos no setor da construção naval provavelmente se mostrou maior do que aquela apresentada pelo Ministério da Marinha em seus recenseamentos. Isso porque, mesmo não estando matriculados, muitos destes escravos, por pertencerem à carpinteiros e calafates livres, acabavam sendo empregados como ajudantes

<sup>389</sup> APESC. CAPP.PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 168-176.

<sup>390</sup> Para mais informações acerca do ensino de ofícios no Brasil durante o século XIX, cf. CUNHA, Luiz Antônio. *O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil Escravocrata*. São Paulo: Editora UNESP; Brasília: FLACSO, 2005; MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2012; LEAL, Maria das Graças de Andrade. *A arte de ter um ofício: o Liceu de Artes e Ofícios da Bahia (1872-1972)*. Dissertação de Mestrado. FFCH, UFBA, 1995; MARTINS, Mônica de Souza Nunes. *Entre a cruz e o capital: mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, IFCS/UFRJ, 2007; RIBEIRO, Maria Alice Rosa (org.). *Trabalhadores urbanos e ensino profissional*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.

nas empreitadas que seus senhores assumiam, geralmente ficando responsáveis pelas tarefas mais repetitivas e pesadas. No entanto, é de se imaginar que com o passar do tempo, acabavam por aprender a arte do ofício, adquirindo os conhecimentos necessários para assumir atividades menores, ou até mesmo, o posto de artesão, quando mais experientes. Muitos destes escravos possuíam tal nível no domínio destes ofícios, que chegaram a substituir trabalhadores livres, tanto nos estaleiros particulares quando naqueles pertencentes ao Estado.

Já com relação a ausência de escravos matriculados como carpinteiros e calafates em Santa Catarina, é importante salientar que ela provavelmente é também muito mais o reflexo de um cenário no qual estes trabalhadores escravizados não eram matriculados por seus senhores como gentes do mar. Isso, contudo, não significa que muitos deles não fossem empregados de forma permanente ou esporádica nas atividades de carpintaria da ribeira e calafetação.

Ao analisar o livro do fundo de emancipação de escravos de São Francisco do Sul, cidade portuária no litoral norte catarinense, Fernanda Borba percebeu que dos 1.779 escravos libertados por meio do fundo naquela região, entre 1873 e 1886, oito eram trabalhadores marítimos, sendo quatro marinheiros, um pescador e três calafates. A autora informa ainda o registro da alforria de 9 carpinteiros, contudo, devido a generalidade do termo e falta de maiores detalhes, é impossível saber se algum deles atuava especificamente com a carpintaria de ribeira.<sup>391</sup>

Evidências dessa presença podem também ser encontradas na imprensa da época, tal como no anúncio publicado em junho de 1849 n’*O Conciliador Catarinense*, pelo qual, se comunicava a venda, na Rua do Príncipe, número oito, de um escravo perito oficial de calafate. Já em 1866, era José da Lapa Souza Coentro que colocava a venda “um crioulo de nome Theodoro, natural de São Francisco do Sul, de 20 anos de idade, robusto, sadio, bonita figura” e que, segundo ele, tinha princípios no ofício de carpinteiro da ribeira. O anúncio publicado na Corte, pelo *Jornal do Comércio*, em 1844, também corrobora essa teoria. Nele, anuncia-se que, a bordo do patacho *Natividade*, vindo de Santa Catarina e atracado de frente

---

<sup>391</sup> BORBA, Fernanda M. Arqueologia da escravidão numa vila litorânea: vestígios negos em São Francisco do Sul. Joinville: Univille, 2014, p. 90.

do Largo do Passo, vendia-se um crioulo, “de bonita figura”, com cerca de 26 anos, que era oficial de carpinteiro da ribeira, bom canoieiro e que entendia de roça.<sup>392</sup>

O exemplo deste último escravo, vendido a bordo do patacho *Natividade*, nos provoca a pensar em outro aspecto que pode ter colaborado para a invisibilização destes sujeitos em Santa Catarina, mas também em outras regiões do Império: era comum que estes indivíduos acabassem sendo empregados por seus senhores em diversas tarefas, ou ainda que, ao atuarem como escravos de ganho, acabassem aprendendo vários ofícios ao longo da vida.

É o caso de Manoel Canoa, escravo africano de propriedade do maior dono de terras da freguesia do Ribeirão, em Desterro, o major Domingos José da Costa. Manoel era casado com uma escrava do major com a qual tivera dois filhos. Sua principal atividade na fazenda era, como seu próprio nome sugere, a produção e a manutenção de embarcações para navegação, atividade muito importante e da qual dependia o escoamento e a distribuição da produção daquela unidade agrícola. Contudo, é provável que Manoel fosse empregado também na lavoura junto aos outros escravos, principalmente em momentos que demandassem grande quantidade de mão de obra, como as colheitas. Em 1856, quando o major Domingos faleceu, seus bens foram leiloados. Manoel Canoa, sua esposa e os demais escravos da propriedade foram objetos de leilão. Na lista do inventário do major, encontravam-se mais de dez embarcações, de todos os tamanhos, além de grande número de madeiras, peças e ferramentas, dentre elas, um tabuleiro para desempenar madeira, provavelmente usado por Manoel para a construção das embarcações.<sup>393</sup>

Outro exemplo desses múltiplos usos é o de Damião, um escravo de nação Congo que, aos 50 anos de idade, fugira da casa de seus senhores na Rua Formosa da Cidade Nova, número 83, no Rio de Janeiro. Segundo o anúncio que denunciava sua fuga em 1845, Damião havia sido comprado a cerca de quatro anos, quando, ao ser trazido da Bahia para a Corte, foi vendido pela casa comercial Carvalho & Rocha. Ao longo do período em que viveu na Bahia, Damião havia atuado como escravo de ganho, o que havia lhe permitido aprender diversos ofícios, tais como alfaiate, calafate, barbeiro, marinheiro e pescador.<sup>394</sup>

Os números do Ministério da Marinha, embora incertos, nos permitem ter uma noção das principais características desses grupos de trabalhadores escravos. Com relação a cor, por exemplo, entre aqueles que eram carpinteiros, em média, 17% eram pardos e 83% eram

---

<sup>392</sup> BDN. *O Conciliador Catarinense*. Desterro, 1849, n. 10; *O Despertador*. Desterro, 1866, n. 335; *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1844, n. 84.

<sup>393</sup> BND. O Argos da Província de Santa Catarina. Desterro, 1856, n. 52.

<sup>394</sup> BND. *O Mercantil*, Rio de Janeiro, 1845, n. 226.

pretos. Já entre os escravos calafates, os pardos correspondiam a 9%, e os pretos, a 91%, ou seja, embora os africanos compusessem a maior parte dos dois grupos, entre os calafates eles eram mais numerosos. Além disso, a província que apresentou o maior contingente de carpinteiros escravos foi o Rio de Janeiro, embora na Bahia e no Rio Grande do Sul eles também fossem numerosos. Já as maiores concentrações de calafates escravos estavam no Rio Grande do Sul e no Pará. Era nesta última província, por exemplo, que vivia Isidoro, um preto de 20 anos que era oficial de calafate e pertencia à Manoel da Cunha Mendes. Em 26 de agosto de 1849, Isidoro fugiu da casa de seu senhor, em Igarapé-Miri, uma região a menos de 100 km de Belém, acompanhado de outro escravo, Luiz, também preto, com 30 anos e oficial de carpinteiro.<sup>395</sup>

Essa ampla atuação de escravos no setor da construção naval durante o século XIX permaneceu registrada nas páginas da imprensa da época. Em uma busca nos títulos que compõem o acervo da hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, é possível encontrar, entre os anos de 1840 e 1860, 142 anúncios divulgando a compra (14), venda (78), aluguel (2), leilão (11) e fuga (35) de escravos que eram carpinteiros da ribeira e calafates. Embora cerca de dois terços deles tenham sido publicados por jornais do Rio de Janeiro, foram encontrados também anúncios referentes a outras províncias, tais como, Pernambuco (13), Pará (10), Maranhão (10), Bahia (3), Santa Catarina (4), Rio Grande do Sul (1) e Amazonas (1). Dentre os anúncios que ofertavam a mão de obra destes trabalhadores ou comunicavam suas fugas, 74 eram referentes a calafates e 49 a carpinteiros da ribeira. Já nos que buscavam por eles, os calafates eram os mais citados.

Além de atestarem a sua existência, estes anúncios trazem também consigo detalhes acerca destes trabalhadores que são negligenciados nos recenseamentos do Ministério da Marinha, como sua origem, idade, valor etc. Embora a origem não seja uma informação presente em todos os anúncios, é possível saber por meio deles que, dentre os escravos africanos que atuavam como carpinteiros e calafate, existiam indivíduos de nação Monjolo, Congo, Cabinda, Moçambique e Angola. Era o caso de Manoel, oficial de carpinteiro da ribeira, que tinha 20 anos, e era de nação Angola, e cujo senhor morava na Rua de São Francisco da Prainha, no Rio de Janeiro. Ou ainda, de Francisco e Antônio, escravos que seriam leiloados na casa de leilões de J. Bouis, no Rio de Janeiro. Em 1845 ambos tinham 40

---

<sup>395</sup> BND. *Treze de maio*. Belém, 1849, edição 866.

anos, o primeiro, um “perfeito oficial de carpinteiro de ribeira”, era de nação Congo, e o segundo, “bom oficial de calafate”, era Cabinda.<sup>396</sup>

Além dos anúncios na imprensa, a existência destes carpinteiros e calafates escravos também ficou registrada em imagens produzidas, sobretudo no Rio de Janeiro, durante a primeira metade daquele século. Um dos exemplos que compõem esse arquivo visual acerca destes trabalhadores é uma gravura criada em 1822, produzida a partir de uma aquarela pintada pelo português Joaquim Cândido Guilhobel, que tinha como cenário o trapiche da Glória (figura 16). Embora o primeiro plano da imagem seja ocupado pelas figuras de uma quitandeira, uma escrava que carregava uma tina e um vendedor de água, ao fundo é possível observar dois homens – possivelmente escravos – que, em um esforço combinado, serravam uma peça de madeira apoiada em um cavalete. Não há indícios que comprovem isso, contudo, é provável que os dois trabalhassem no reparo de alguma embarcação ancorada no trapiche, ou que estivesse sendo construída naquela praia.

Figura 16: Carpinteiros escravos no trapiche da Glória, Rio de Janeiro, 1822.



Fonte: GUILLOBEL, Joaquim C. In: MCLEAN, T. Views and costumes of the city and neighbourhood of Rio de Janeiro. Howlett and Brimmer: Londres, 1822. Acervo da Pinacoteca do Estado de São Paulo.

Alguns anos depois, em 1825, a cena de trabalho seria novamente reproduzida. Desta vez, por Charles Landseer, pintor inglês que havia chegado ao Rio de Janeiro naquele ano como artista oficial da Missão Stuart, expedição que veio ao Brasil negociar os termos de reconhecimento da independência brasileira por parte da coroa britânica. A gravura de

<sup>396</sup> BND. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1843, n. 216; 1845, n. 170.

Landseer, intitulada *Figures at Rio*, ilustra, assim como a aquarela de Guilhobel, dois carpinteiros em pleno ato de cerrar uma viga de madeira (figura 17). Embora a composição das imagens tenha muitas semelhanças, a peça cerrada, os instrumentos utilizados e o posicionamento que os trabalhadores assumem são distintos. Além do que, sem um cenário definido, o esboço de Landseer tem a ação dos dois homens como objeto central do seu registro imagético.

Figura 17: Carpinteiros escravos serrando madeira, Rio de Janeiro, c. 1825-1826.



Fonte: LANDSEER, Charles. Escravos no Rio de Janeiro, c. 1825-1826. Acervo de Iconografia do Instituto Moreira Salles.

Outro exemplo, é uma das gravuras que compunham a obra *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil* (figura 18), publicada em 1834 por Jean-Baptiste Debret, que reunia o material produzido pelo pintor francês durante sua estadia no Brasil como integrante da Missão Artística Francesa, e que também representou uma dessas cenas de trabalho. Na imagem, intitulada *Negres scieurs de long*, é possível ver quatro destes carpinteiros que, divididos em duplas, cerram as peças de madeira que serão empregadas na construção da estrutura de uma embarcação. A dupla que ocupa o primeiro plano cerra uma grande viga que, pelo seu formato, provavelmente estava sendo preparada para figurar como a roda de proa. O mar ao fundo, sugere que a cena poderia ter se passado em um dos tantos estaleiros existentes



às margens da Baía de Guanabara, que empregavam boa parte destes calafates e carpinteiros escravos.

Figura 18: Carpinteiros escravos serrando madeira, Rio de Janeiro, 1834.



Fonte: DEBRET, Jean-Baptiste. In: Voyage pittoresque et historique au Brésil. Firmin Didot Frères: França, 1835. Acervo da Biblioteca Nacional.

Um destes estaleiros, por exemplo, ficava na Rua da Prainha, número seis, no Rio de Janeiro. Seu proprietário era Manoel Francisco dos Reis, um mestre carpinteiro da ribeira. Dentre os bens que Manoel possuía, e que em 1860 foram a leilão pela 2ª vara comercial do Rio de Janeiro em consequência de um processo de falência, estavam quatro escravos carpinteiros da ribeira: Benedito, de nação Congo, com 36 anos, avaliado em 700\$000 réis; Francisco, Moçambique, de 40 anos, avaliado em 800\$000 réis; José, um crioulo de 25 anos, avaliado em 1:000\$000 réis e Januário, também de nação Congo, com 32 anos, avaliado em 1:200\$000 réis.<sup>397</sup>

Não é possível saber a quanto tempo Manoel possuía estes escravos, nem se quando os comprou os mesmos já possuíam os conhecimentos necessários para atuarem no ofício. Embora existisse uma considerável oferta de escravos já aptos a execução destes ofícios, era comum que mestres de estaleiros comprassem escravos muito jovens e sem experiência, a fim de formá-los. Em muitas situações, estes mestres atuavam, inclusive, como formadores e

<sup>397</sup> BND. *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 1860, n. 46.

fornecedores deste tipo de mão de obra. Aparentemente, essa era uma prática comum também no estaleiro de Manoel, pois, segundo um anúncio publicado no *Jornal do Comércio* em 1842, era à Rua da Prainha, número seis, mesmo endereço de seu estaleiro, que deveriam se dirigir os interessados na compra de “um moleque de 18 a 20 anos, bom oficial de calafate”.<sup>398</sup>

Com relação a isso, os anúncios demonstram que, era possível encontrar ofertas de escravos que, embora ainda muito jovens, já atuavam nos ofícios da carpintaria e calafetação. Além do oficial de calafate com cerca de 18 anos, ofertado por Manoel, os jornais da época trazem inúmeros outros exemplos que evidenciam isso. Em 1840, por exemplo, o *Correio Mercantil*, jornal baiano, informava que quem quisesse comprar, para fora da província, “um escravo, crioulo, de 16 a 18 anos, oficial de calafate”, deveria ir até a Rua Formosa, número cinco, na cidade de Cachoeira. Já *O Despertador*, jornal publicado na Corte, anunciava em 1841 a venda de “um pardinho, de 18 a 19 anos, sem moléstia, sem defeito algum, com quatro anos e tanto de ofício de carpinteiro da ribeira, e que também tem trabalhado em obras de cais, e entende perfeitamente de padaria”. Em Recife, por sua vez, era o *Diário de Pernambuco* que anunciava em 1848 a venda ou permuta de “um moleque de 18 anos, de nação, com dois anos de ofício de calafate, sadio e sem vícios”.<sup>399</sup>

Além disso, os anúncios demonstram também que os próprios compradores expressavam certa predileção por escravos já peritos no ofício, mas que fossem ainda jovens. Era o que desejava a casa comercial José Ferreira da Silva & Irmãos, estabelecida em São Luís do Maranhão e que, em 1846, noticiou na imprensa local seu interesse em comprar um calafate, que tivesse de 20 a 25 anos. Já Jacinto José da Silva, queria, segundo seu anúncio publicado em um jornal da cidade de Belém, comprar “um escravo preto, calafate, de boa figura” e que não fosse velho. Em Recife, o *Diário de Pernambuco*, noticiou em 1847 que, na Rua das Cruzes, número 22, buscava-se comprar “escravos, de 18 a 20 anos, sendo entre eles, um escravo carpinteiro de ribeira e outro calafate”. No ano seguinte, o mesmo jornal publicou um novo anúncio deste mesmo comprador. Naquela ocasião, no entanto, ele buscava, para uma encomenda de fora da província, “um escravo da nação, de bonita figura, com até 15 anos, e que seja perito oficial de calafate”.<sup>400</sup>

---

<sup>398</sup> BND. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1842, n. 127.

<sup>399</sup> BND. *Correio Mercantil*. Salvador, 1840, n. 11; *O Despertador*. Rio de Janeiro, 1841, n. 1134; *Diário de Pernambuco*. Recife, 1848, n. 226.

<sup>400</sup> BND. *Publicador Maranhense*. São Luiz, 1846, n. 415; *Treze de maio*. Belém, 1852, n. 331; *Diário de Pernambuco*. Recife, 1847, n. 83; 1846, n. 102.

É possível perceber também a existência de escravos que embora não pertencessem a pessoas envolvidas no ramo da construção naval, dominavam os ofícios de carpinteiro e calafate. Nestes casos, era comum que eles fossem alugados à estaleiros, à profissionais livres ou à mestres e capitães de embarcações a fim de comporem tripulações. Ter um escravo que atuava em uma destas duas atividades poderia ser algo vantajoso. Isso porque, escravos capazes de exercerem tarefas especializadas costumavam receber bons jornais. Os anúncios demonstram que, ao longo da década de 1840 no Rio de Janeiro, o jornal de um escravo oficial de carpinteiro ou calafate variou entre 1\$000 e 1\$600 réis. Já para os carpinteiros e calafates livres, possuir um escravo que dominasse o seu ofício ou um ofício complementar, como no caso dos calafates em relação aos carpinteiros e vice-versa, poderia significar uma boa economia em jornais que acabariam sendo pagos à ajudantes.

Outro aspecto que esses anúncios revelam é a existência de um mercado de escravos calafates e carpinteiros da ribeira que promovia, com o intuito de responder a demanda por estes trabalhadores, um deslocamento destes sujeitos entre os diferentes portos de uma província, entre diferentes províncias ou, até mesmo, entre diferentes regiões. Foram encontrados anúncios de compra e vende escravos carpinteiros e calafates que seriam remetidos para outras regiões, nos jornais do rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Foi o que aconteceu com Joaquim, um escravo crioulo, com cerca de 50 anos, e que era oficial de calafate. Segundo anúncio que comunicava sua fuga, Joaquim havia exercido seu ofício por muitos anos em Campos, no litoral Norte da província do Rio de Janeiro quando, a cerca de dois anos e meio, havia sido remetido à um estaleiro na Corte.<sup>401</sup>

Assim como Joaquim, muitos escravos carpinteiros e calafates acabaram por fugir de seus cativos, talvez em busca de liberdade, ou ainda, em busca de melhores condições de vida. Ou então, apenas numa tentativa de reestabelecer laços familiares e sociais que a perversa dinâmica da escravidão teimosamente insistia em ignorar. Ao que parece, a existência de carpinteiros e calafates livres e de cor, e há de se destacar a grande presença dos libertos entre eles, permitia que muitos destes escravos se passassem por livres ao procurarem trabalho em outros estaleiros, onde continuavam exercendo seus ofícios.

Quando Luiz, um moleque de 14 a 15 anos que andava aprendendo o ofício de calafate, fugiu da casa de seu senhor em Recife em 1846, acreditava-se que tivesse seguido para Olinda, por lá ter nascido, ou, que andava escondido em algum estaleiro das praias

---

<sup>401</sup> BND. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1841, edição 238.

daquela cidade atuando como calafate. Era isso que provavelmente pretendia fazer também Serafim, um escravo Angola, oficial de carpinteiro de ribeira, que fugiu em 1840 levando toda a sua ferramenta. Segundo o senhor que o procurava, Serafim era “bastante capadócio” e por isso desconfiava que o africano estivesse atuando no ofício em algum estaleiro com o título de forro. Estratégia semelhante parecia ter Francisco, um africano carpinteiro da ribeira, de nação cabinda e idade de 40 anos. Quando Francisco fugiu do Beco do Cotovelo, n. 13, em 1845, além de um baú com a sua roupa, levou também as ferramentas do seu ofício.<sup>402</sup>

Outro espaço onde estes escravos carpinteiros e calafates poderiam ser encontrados eram os arsenais de marinha. Embora a partir dos anos de 1840 o Ministério da Marinha tenha dado predileção a oficiais, aprendizes e serventes livres ou libertos, os trabalhadores escravos sempre se fizeram presentes nestes espaços. Isso porque, como vimos, era comum que calafates e carpinteiros contratados levassem seus escravos para trabalharem como ajudantes. Há de se destacar também que, como uma forma de reduzir gastos, houveram momentos em que artesãos e aprendizes de algumas oficinas dos arsenais foram substituídos por escravos comprados pelo próprio Estado ou sob sua tutela, como foi o caso dos escravos da Nação e dos africanos livres.<sup>403</sup>

Em 1845, por exemplo, dos 41 homens que atuavam na oficina dos calafates no arsenal da Corte, 12 eram cativos; já entre os 255 carpinteiros, esse total subia para 73. Naquele mesmo ano, dos 947 trabalhadores que atuavam nas 17 oficinas daquele arsenal, 19% eram escravos. Em 1861, a oficina dos calafates possuía 15 escravos que, segundo o diretor de construções navais, caso fossem despedidos, dificilmente seriam substituídos por homens livres que detivessem os saberes de ofício que eles possuíam.<sup>404</sup> O próprio arsenal de Santa Catarina chegou a possuir carpinteiros que eram escravos no final da década de 1830,

---

<sup>402</sup> BND. *Diário de Pernambuco*. Recife, 1846, n. 41; *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1840, n. 206; *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1845, n. 7048.

<sup>403</sup> Acerca do trabalho escravo e compulsório nos arsenais de marinha, cf. SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. 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, p. 11-33, 2006; BROTHERHOOD, Karina. Trabalho e organização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820. *Navigador*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 7-19, junho de 2006; NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Um reduto negro: cor e cidadania na Armada (1870-1910)*. In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007; MELLO, Saulo Álvaro de. Eugenia na Marinha Imperial Brasileira (1822-1910). *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*. São Paulo, julho de 2011; LACERDA, *op. Cit.*

<sup>404</sup> LACERDA, *op. Cit.*, p. 53, 86.

demonstrando a importância que trabalho desses sujeitos teve nas principais cidades portuárias brasileiras ao longo do século XIX.<sup>405</sup>

#### 4.4 ENTRE PAUS, PREGOS, ESTOPA E BREU

Dentre os nomes que compunham as listagens dos carpinteiros e calafates matriculados, organizadas em Santa Catarina em 1849 e 1850, é possível encontrar profissionais que, durante os anos anteriores ou posteriores, prestaram serviços à capitania dos portos. Os termos de responsabilidade, orçamentos e recibos resultantes da atuação destes sujeitos, nos permitem saber um pouco acerca deles, dos trabalhos que exerciam, dos materiais que utilizavam, da remuneração que recebiam e que reivindicavam e do tempo que levavam em cada empreitada.

Um desses casos é de Wenceslau Martins da Costa, mestre carpinteiro que, em abril de 1847 havia aceitado a encomenda do então capitão do porto, Sabino Antônio da Silva Pacheco, para a construção de um escaler a ser usado no serviço da Capitania. Segundo o termo de obrigação assinado pelo carpinteiro, a embarcação deveria ter 35 palmos de comprimento, ser construída com madeira de lei, e estar equipada de toda a ferragem necessária, tais como “leme, cana, xadrez, dois mastros, duas vergas, gaviete, prancha, dez forquilhas de ferro para os remos e duas governadeiras de bronze. O carpinteiro se responsabilizou ainda pela forração em cobre do casco do escaler, serviço que lhe seria pago a parte. Wenceslau cobrou pela empreitada a quantia de seis contos de réis, valor que lhe seria pago somente após a entrega da embarcação, o que, segundo ele, ocorreria no prazo máximo de dois meses.<sup>406</sup>

Outro carpinteiro identificado, foi Antônio Joaquim Vellozo que, assim como Wenceslau, era um dos 4 mestres carpinteiros registrados em Desterro em 1850. Em fevereiro de 1852, ele realizou reparos no brigue escuna *Andorinha*, de propriedade da capitania. Uma obra que, segundo o ofício enviado pelo capitão do porto ao gabinete da presidência da província, havia custado 382\$900 réis.<sup>407</sup>

No caso da capitania dos portos de Santa Catarina, além dos serviços prestados por carpinteiros e calafates contratados em regime de empreitada, a partir de 1855, a instituição passou a contar também com um carpinteiro no quadro de seu expediente fixo. Quem assumiu

---

<sup>405</sup> AN, Série Marinha, XM 134, Correspondência com o presidente de Santa Catarina, 1839.

<sup>406</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1846-1848*, fl. 66.

<sup>407</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1851-1852*, fl.79.

tal função foi Antônio Joaquim da Silva Simas que, na lista de 1850, era ainda um aprendiz. Segundo consta nas tabelas do expediente, o soldo ofertado à Antônio na época de sua contratação, era de 1\$200 réis a diária. Um valor consideravelmente baixo, equivalente ao jornal pago à carpinteiros escravos no Rio de Janeiro, no início da década de 1840.

Essa baixa remuneração ofertada pelas instituições do Estado parece ter ocorrido em todo o Império. Ao que tudo indica, a falta crônica deste tipo de profissional nas oficinas de construção naval e calafetação do Estado tinha como causa, sobretudo, os baixos salários. Antes mesmo da contratação de Antônio pela capitania do porto de Santa Catarina, o ministro da Marinha comunicou, em 1847, que apesar do aumento realizado nos jornais, a maior parte dos carpinteiros e calafates preferia atuar em estaleiros particulares, devido ao fato de ali encontram maiores vantagens. Segundo ele, a coisas haviam chego a tal ponto que, para suprir em parte esta falta, o governo havia mandado contratar em Lisboa “500 bons carpinteiros”.<sup>408</sup> Além disso, um ano antes, a inspeção do arsenal da marinha da Corte, levou à público a informação de que seriam admitidos dez oficiais de calafates e seis aprendizes a fim de completar o quadro de operários daquela oficina, haja vista que alguns dos indivíduos que compunham aquela equipe a tempos se achavam ausentes.<sup>409</sup> Tudo leva a crer que o abandono desses calafates tenha tido também como causa, essa baixa remuneração.

No entanto, quando analisadas com atenção, as experiencias de trabalho destes carpinteiros e calafates que atuaram nos arsenais de marinha do império ao longo do século XIX deixam transparecer outros fatores que, para além da baixa remuneração, podem ter influenciando na sua predileção por estaleiros particulares. A forma como o trabalho era organizado talvez fosse uma delas. Os arsenais de marinha, principalmente o da Corte, apresentavam uma estrutura de produção fragmentada em inúmeras oficinas que, por sua vez, dividiam os trabalhadores em diversos ofícios e tinham como resultado uma complexa e hierarquizada divisão social do trabalho. Uma organização que tinha como base o próprio produto final gerado pelos dois espaços: enquanto os estaleiros privados trabalharam quase que exclusivamente com embarcações a vela, feitas em sua maior parte com madeira; os arsenais de marinha passaram, desde a década de 1840, a atender demanda relacionadas a difusão do vapor e da hélice como métodos de propulsão e, por isso, além de carpinteiros e

---

<sup>408</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1847 apresentado à Assembleia geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª legislatura pelo Ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847, p. 05.

<sup>409</sup> BDN. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 1847, n. 275.

calafates, esses espaços também congregavam outros ofícios que a construção naval passava a demandar, ampliando a escala da produção naval.<sup>410</sup>

A introdução destes novos elementos na rotina dos arsenais da Marinha demandou uma política de trabalho centrada no aprimoramento da mão de obra e do espaço produtivo. A introdução de maquinário a vapor e de metais, notadamente ferro e bronze, tornou mais complexo o processo de produção, afinal, um único produto (o navio de guerra) demandava estruturas de metal, madeira, meios de propulsão diversos e aparato bélico. Como forma de lidar com tão numerosa e diversificada força de trabalho, os arsenais estabeleceram uma organização baseada no controle do tempo de trabalho (obrigatoriedade do comparecimento diário e a vigilância dos horários de entrada e saída), na aplicação de multas, castigos, perda de vencimentos, suspensões e banimentos.<sup>411</sup> Dito de outra forma, a nova estrutura organizacional expunha os trabalhadores a novas formas de gestar o tempo e a produção além de os submeter a diferentes regimes de fiscalização e disciplina.

A recusa dos calafates e carpinteiros frente as condições de trabalho ofertadas pelo Estado se tornaram um problema real também em Santa Catarina. Em 1858, o capitão do porto José Eduardo Wandenkolk escreveu ao presidente da província, informando que, embora precisasse proceder a calafetação do patacho de guerra *Activa*, não estava sendo capaz de obter quem realizasse o serviço. Segundo Wandenkolk, o que os mestres e oficiais de carpinteiros da ribeira e calafates alegavam, era que os jornais haviam sido elevados à 3\$000 réis, e que, uma vez que este era o valor que estava sendo pagos pelos particulares, não se prestariam mais a tais serviço por menores quantias.<sup>412</sup>

Dois anos depois, em agosto de 1860, quando o mestre calafate José Francisco da Silva, a pedido de Wandenkolk, orçou a calafetação dos escaleres do patacho *Activa*, indicou que seria necessário uma arroba de estopa, o que custaria 4\$000 réis; 19 libras de breu, 1\$520 réis; uma medida de alcatrão; 650 réis, meia arroba de gesso, 640 réis e 4 libras de óleo, 1\$200 réis. Além da matéria prima, a mão de obra dos dois calafates que atuariam durante dois dias na calafetação dos escaleres foi orçada em 12\$000 réis, ou seja, 3\$000 réis a diária. O custo total da obra ficaria, assim, em 20\$000 réis.<sup>413</sup>

José Floriano Duarte era também um dos calafates matriculados, em dezembro de 1863 orçou, a pedido da capitania do porto, a calafetação da praça das armas do *Tapajós*,

---

<sup>410</sup> LACERDA, *op. Cit.*, p. 31.

<sup>411</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>412</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1858 jan.-jun.*, fl. 01.

<sup>413</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1860 jun.-dez.*, fl. 104.

embarcação pertencente à companhia de aprendizes de marinheiros de Santa Catarina. Segundo ele, o serviço custaria 59\$500 réis, dos quais 20\$000 réis seriam usados na compra de duas arrobas de breu, 5\$500 réis na compra de uma arroba de estopa e 4\$000 réis na compra de quatro medidas de alcatrão. Os outros 30\$000 réis eram referentes a mão de obra, e equivaliam a 10 dias de trabalho, também a 3\$000 réis o jornal.<sup>414</sup> Como é possível perceber, em ambos os casos, o valor do jornal estipulado pelos calafates em 1858 foi repetido, sinal de que a recusa destes em aceitarem empreitadas por valores menores parece ter surtido o efeito desejado.

Em 1864, foi a vez de Antônio, o carpinteiro da capitania do porto, de reivindicar, por meio de uma representação direcionada ao Imperador, o aumento do jornal que recebia. Àquela época, 14 anos após sua contratação, o jornal que lhe era pago continuava sendo o mesmo. O pedido foi ratificado pelo capitão do porto, que destacou a inteligência e o bom comportamento do carpinteiro. Como evidencia de tais predicados, o capitão apontou para as muitas obras realizadas pelo carpinteiro desde sua contratação, dando destaque ao fabrico de uma catraia, construída para o porto da Laguna, e alguns escaleres para o navio quartel *Maracanã*.<sup>415</sup>

Foi ele, inclusive, que em 1871 construiu o novo escaler a ser usado na polícia do porto. A embarcação existente, que havia sido construída pelo mestre carpinteiro Wenceslau, 24 anos antes, se achava em péssimo estado. Segundo as orientações do capitão do porto, a nova embarcação deveria ter 32 palmos de comprimento, oito palmos e meio de boca e três palmos de pontal, o que, segundo Antônio, demandaria os seguintes materiais:

Liames e curvas de canela preta- 100\$000  
 1 pau para roda de proa- 6\$000  
 1 pau para cadaste- 6\$000  
 1 pau de peroba para a quilha- 8\$000  
 2 paus para alcatrates de volta- 7\$000  
 1 pau direito- 8\$000  
 5 dúzias de tábuas de cedro de assoalho- 60\$000  
 12 libras de pregos de cobre- 24\$000  
 4 remos de faia- 25\$600  
 1 mastro de pinho- 6\$000  
 1 verga- 5\$000  
 2.000 pregos batelinho- 6\$400  
 100 pregos de batel grande- \$640  
 1 libra de fio de algodão- 2\$000  
 6 libras de óleo- 2\$400  
 8 libras de gesso- \$640  
 Ferragem para o leme- 16\$000

<sup>414</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1863*, fl. 190.

<sup>415</sup> APESC. CAPP-PRESP, *livro 1864*, fl. 92.



Além do material, o carpinteiro apontou para a necessidade de contratar mão de obra auxiliar, a qual custaria mais 189\$000 réis – 180\$000 por 60 dias de trabalho de um oficial de carpinteiro e 9\$000 por 4 dias de serviço de um oficial de calafate – de modo que, ao todo, o novo escaler custaria 472\$680 réis.

Não é possível saber se o jornal de Antônio foi realmente elevado e, se sim, para qual valor, no entanto, é provável que o carpinteiro tenha recebido algum aumento, pois permaneceu no posto que ocupava, ao menos, até 1875. Dificilmente ele conseguiria igualar seu jornal ao de seus companheiros de ofício que prestavam serviços à particulares, afinal, perceber um jornal de 3\$000 réis, faria com que Antônio acabasse por ter um soldo maior do aquele pago a outros funcionários da capitania do porto, como por exemplo, os secretários. Além disso, sua condição também se mostrava diversa da de seus colegas, que não gozavam da estabilidade de um emprego público e que, por isso, só percebiam jornais quando efetivamente trabalhavam, afinal, como lembra Leonor Costa, “no trabalho dos carpinteiros e calafates o tempo não era produto negligenciado, ele era além de considerado, contabilizado e tratado como mercadoria a ser economizada”.<sup>416</sup>

Tanto Antônio e seus colegas, como o capitão do porto de Santa Catarina, pareciam ter consciência de que a carpintaria – bem como a calafetação – eram ofícios que demandavam altos níveis de conhecimento. Construir uma embarcação exigia a retenção dos múltiplos saberes que compunham a ciência náutica, tal como noções – mesmo que somente empíricas – de aritmética, álgebra, geometria, mecânica, física, fisiologia vegetal, desenho, um conhecimento profundo da nomenclatura naval, dos arranjos internos dos navios, de mastreação, resistência, deslocamento, gravidade etc.<sup>417</sup> Conhecimentos que seriam empregados em inúmeros processos ao longo de diferentes etapas, desde a escolha e preparação das madeiras, até a elaboração do projeto, confecção das partes e montagem da embarcação. Até mesmo entre os escravos que atuavam como calafates e carpinteiros era comum, por exemplo, o domínio sobre a leitura e a escrita.

Como lembra Jaime Rodrigues, “a escolha das madeiras não era aleatória, mas sim o resultado da longa experiência dos trabalhadores dos estaleiros e das trocas das informações entre eles”.<sup>418</sup> Antes de iniciado, cada trabalho deveria ser muito bem planejado, qualquer intervenção equivocada poderia resultar no desperdício da matéria prima e em problemas que

---

<sup>416</sup> COSTA, 1994, p. 39.

<sup>417</sup> LACERDA, David P., *op. Cit.*, p. 117.

<sup>418</sup> RODRIGUES, 2005, p. 139.

colocariam todo o projeto em risco. Em cada tora de madeira, havia de se buscar o formato de uma parte importante da embarcação, fosse parte do casco, da altura de um mastro, das bases nas quais se atavam as velas, da porta que protegia os camarotes. Decisões que demandavam saberes, que deveriam ser acumulados e processados, de forma lenta e coletiva.

Uma embarcação mal projetada ou malfeita poderia apresentar problemas de navegação e uma tendência maior ao naufrágio. Ou pior ainda, poderia vir a pique no instante em fosse lançada ao mar. O que, certamente, seria sempre um grande problema. Em primeiro lugar, porque eram elevados os custos do fabrico de uma embarcação, ainda mais aquelas de grande porte e, como vimos, na maior parte das vezes esses dispêndios eram assumidos integral ou parcialmente pelos mestres de estaleiros até a entrega da obra. Em segundo lugar, as cargas que estas embarcações transportavam valiam por vezes verdadeiras fortunas. Embora parte das embarcações mercantes possuíssem seguros contra sinistros, certamente fortunas inteiras de comerciantes e reputações de afamados carpinteiros foram comprometidas devido a naufrágios.

Além disso, ter suas habilidades reconhecidas pela comunidade em que se encontrava inserido certamente era algo muito importante para estes carpinteiros da ribeira. Isso porque, além daquelas feitas sobre encomenda, estes homens comercializavam embarcações construídas ou reformadas por conta própria. Vender um produto de razoável custo certamente se tornava uma tarefa mais fácil quando seu construtor gozava de uma boa reputação.

Esses carpinteiros e calafates além de se apropriarem de saberes antigos, compartilhados as vezes por mais de um século no interior de seus ofícios, se mostraram ainda, capazes de elaborar novas técnicas, agregando à tradição, suas próprias realidades e experiências, principalmente no emprego de novas matérias-primas. Além disso, as tarefas que envolviam estes ofícios poderiam ser potencialmente perigosas.

Lembremos que o calafeto usado na impermeabilização das embarcações era uma substância química, tóxica, altamente inflamável e cuja manipulação dependia de seu derretimento, o que era feito a bordo de pequenas embarcações, tais como canoas, posicionadas ao lado dos cascos dos navios ancorados que recebiam o calafeto. O próprio regulamento de 1846, reconhecendo o potencial perigo da prática, determinou por meio de seu artigo 43, que os encarregados dos fabricos dos navios estavam proibidos acender fogo em lanchas para derreter breu e piche, que estivessem a menos de uma amarra de distância deles ou de qualquer embarcação.

Alguns destes trabalhadores carregam no corpo as marcas impostas por seus ofícios. Narciso, um escravo crioulo que atuava como carpinteiro de ribeira, tinha como resultado do corte de um machado, uma cicatriz entre os dedos polegar e indicador de um dos pés. Isidoro, calafate, era aleijado da mão esquerda. Benedito e Francisco, dois africanos que eram escravos do estaleiro de Manoel Francisco dos Reis no Rio de Janeiro, eram rendidos da virilha direita. Já Januário, também carpinteiro no mesmo estaleiro, havia perdido o dedo mínimo da mão esquerda. “Ossos do ofício” que, por vezes, custavam até mesmo a vida destes trabalhadores, tal como no caso do preto Manoel, escravo de Joaquim Fernandes Capella, que em 1860 morreu após ser atingido no ombro por uma prancha de madeira que estava sendo utilizada na construção de um iate no estaleiro de Wenceslau Martins da Costa, em Desterro.<sup>419</sup> Além das marcas físicas, nos anúncios de fuga de escravos calafates é comum a menção de manchas de alcatrão nas roupas que estes trabalhadores utilizavam.

Como é possível perceber, além de heterogêneos em suas características socioculturais, estes trabalhadores circulavam por diversos espaços de atuação, nos quais estabeleciam múltiplos arranjos de trabalho e foram expostos a diferentes jornadas laborais. Enfrentando condições mais ou menos adversas, pelas quais, foram remunerados de forma distinta, eles ajudaram a promover, por meio do produto de seu trabalho, as conexões estabelecidas entre as diferentes costas que compunham o vasto no Atlântico. A bordo das embarcações que construíram, além de matérias-primas e objetos diversos, circularam trabalhadores – livres ou escravos –, comerciantes, migrantes, viajantes, saberes, lutas, e uma série de outros elementos tanto de caráter material, como imaterial, ajudando a promover a construção de novas comunidades, mas também, a própria Modernidade de modo geral.

---

<sup>419</sup> MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1861...* p, 23.

## 5 AS MULHERES QUE A MARÉ LEVOU: TRABALHADORAS MARÍTIMAS NO BRASIL OITOCENTISTA

Em *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*, Michelle Perrot aponta ser o “ofício do historiador” um ofício de homens que, por sua vez, escreveriam a história do masculino. Segundo a autora, isso se daria porque os campos abordados por esta ciência, são geralmente, aqueles da ação e do poder masculino, de modo que, quando “econômica, a história ignora a mulher improdutiva. Social, ela privilegia as classes e negligencia os sexos. Cultural ou mental, ela fala de Homens em geral, tão assexuado quanto a Humanidade”, de modo que, às mulheres, caberia apenas a tarefa de alimentar as crônicas da pequena história, figurando como meras coadjuvantes.<sup>420</sup>

Escrever a história do trabalho marítimo no Brasil oitocentista pode parecer uma escolha arriscada para alguém que busca se afastar desse padrão de comportamento. Afinal, como você leitor ou leitora deve ter percebido, até aqui, este, assim como diversos outros exercícios historiográficos, se apresentou basicamente como uma narrativa sobre trabalhadores – no masculino! Contudo, deste o início de sua elaboração – e embora a documentação parecesse insistir veementemente na exclusividade da atuação masculina nesse setor do trabalho – uma advertência nunca me abandonou: “a[s] mulher[es] das camadas sociais diretamente ocupadas na produção de bens e serviços nunca fo[am] alheia[s] ao trabalho. Em todas as épocas e lugares tem ela[s] contribuído para a subsistência de sua família e para criar a riqueza social”.<sup>421</sup>

Esse último capítulo, mais do que sanar a um desejo íntimo de seu autor, busca responder a esta constante inquietação. Ao fazer, alinha-se às perceptivas teóricas feministas na realização de uma crítica a forma como, por vezes, a grande narrativa histórica é construída. Em inúmeras ocasiões ao longo do processo, me questionei se não seria mais conveniente que as observações nele contidas fossem disseminadas ao longo dos capítulos, fossem dissolvidas em meio as observações. Por fim, cheguei à conclusão de que, embora essa fosse a forma mais adequada de externar a preocupação que nutri em construir uma história na qual as mulheres fossem também sujeitos sociais ativos e participantes, ela talvez dissimulasse sua realidade de produção. Uma realidade na qual a existência dessas mulheres era quase imperceptível – para não dizer inexistente – na documentação analisada e na

---

<sup>420</sup> PERROT, Michelle. *Os excluídos da história, operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 185.

<sup>421</sup> SAFFIOTI, Heleieth. *A mulher na sociedade de classes: mito e realidade*. Petropolis: Vozes, 1976, p. 17.

bibliografia especializada. Uma realidade na qual os esforços que as trouxeram à tona foram de caráter pessoal, ideológico e políticos, mas que, não por isso, menos comprometidos com o rigor ou o método a que devem sempre submeter-se historiadores e historiadoras quando se propõem a recontar o passado.

O que quero dizer é que este estudo poderia ter existido sem a parte que se segue. E, se assim o tivesse sido, provavelmente, muitos não dariam por sua falta. Demonstrando como, ainda hoje, apesar de todo o avanço metodológico e teórico que vivenciamos, escrever uma narrativa histórica na qual as mulheres sejam parte efetiva ainda perpassa, antes de tudo, por um esforço de comprometimento e inquietação.

Quando iniciei esta pesquisa, a ausência das mulheres como trabalhadoras nos diferentes setores na navegação, e do trabalho marítimo de uma forma geral, parecia um consenso já definido. O que, no entanto, não me impediu de, enquanto buscava compreender aquilo que a documentação me permitia vislumbrar, questionar acerca do que ela presumivelmente ocultava. Foi partindo de uma ausência – das mulheres nos documentos sobre o trabalho marítimo – e dos alheamentos da historiografia – que por vezes se travestem de consenso – que a pergunta central deste último capítulo se formulou: *existiram ou não mulheres que atuaram como trabalhadoras marítimas no Brasil durante o século XIX?*

Utilizando as escassas, porém significativas, fontes que foram encontradas durante o processo de pesquisa, busquei revelar a presença feminina nos diferentes setores da faina marítima bem como no interior das comunidades portuárias de uma forma geral. Ao fazer isso, procurei, igualmente, aprofundar as reflexões acerca dos processos de silenciamentos das mulheres quando se trata de sua participação na história do trabalho marítimo.

## 5.1 AS MULHERES NOS DOCUMENTOS SOBRE O TRABALHO MARÍTIMO NO BRASIL IMPERIAL.

Para escrever a história são necessárias fontes, documentos, vestígios. E isso é uma dificuldade quando se trata da história das mulheres. Sua presença é frequentemente apagada, seus vestígios, desfeitos, seus arquivos, destruídos. [...]. Todas essas razões explicam que exista uma falta de fontes, não sobre as mulheres, nem sobre a mulher, mas sobre a sua existência completa e a sua história singular. No teatro da memória, as mulheres são uma leve sombra.<sup>422</sup>

No relatório anual do Ministério da Marinha apresentado em 1846, o então ministro e secretário da pasta, Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti, anunciava aos senadores

---

<sup>422</sup> PERROT, Michelle. *Minha história das mulheres*. São Paulo: Contexto, 2007, p. 21.

e deputados da sexta legislatura do Congresso brasileiro a conclusão do regulamento que organizava as Capitanias dos Portos do Brasil.<sup>423</sup> Na ocasião da fala, as capitanias já haviam sido estabelecidas nas províncias que concentravam os portos de maior movimentação ou naqueles considerados estrategicamente mais importantes ao Império. Naquele ano também, pela primeira vez, os dados produzidos por estas novas instituições – com base nas matrículas de embarcações e das populações marítimas expedidas em cada uma delas – passaram a ser colhidos pelo Ministério que, como vimos, ao sistematizá-los, deu início a produção e a publicação de uma série de recenseamentos marítimos.

Em sua fala ao congresso, de Holanda Cavalcante ao mencionar o início destes esforços e ao comentar a elaboração do primeiro destes mapas, salientou as dificuldades que as capitanias vinham enfrentando na produção de tais dados. Segundo ele, a principal razão era a heterogeneidade das populações marítimas e a sua disseminação pelos territórios ao longo das costas e rios, em contraposição ao alcance limitado que as novas instituições tinham.

Como exemplo, citou o Pará, onde o tráfego dos portos e rios navegáveis se mostrava uma prática “extensíssima”, mas cuja localização da capitania, na capital, Belém, tornava impossível o esforço de matricular todos os barcos, gerando números para a frota daquele setor, inferiores aos encontrados na realidade. Mais adiante, comentou outra especificidade dos dados remetidos por aquela capitania, denunciando outras fragilidades destes recenseamentos. Segundo ele,

nos dados estatísticos fornecidos por esta mesma capitania do Pará, faz-se notável a desproporção entre o número de barcos, e as tripulações arroladas, desproporção em parte proveniente de se empregarem neste serviço *grande número de mulheres* que inútil seria alistar (grifo meu).<sup>424</sup>

Em uma leitura apressada da fala do ministro, a observação acima, referente ao grande número de mulheres atuantes na navegação dos rios e lagos daquela província, pode passar despercebida ou, até mesmo, parecer sem relevância, contudo, se levarmos em conta que, ao longo dos 20 anos em que o Ministério da Marinha publicou estes recenseamentos nenhuma mulher foi contabilizada como trabalhadora marítima, em nenhum dos setores da navegação, por nenhuma das províncias, exercendo qualquer função, a colocação evidencia, de forma clara, a maneira pela qual, antes mesmo de sua publicação, esses recenseamentos

---

<sup>423</sup> MDM. Relatório da repartição dos negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura pelo Ministro e secretário d’Estado Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti d’Albuquerque. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1846, p. 07.

<sup>424</sup> Ibidem.

excluíram, deliberadamente, de seus números, mulheres que atuavam como trabalhadoras e que, por isso, também deveriam figurar como parte das populações marítimas.

Apesar de o trabalho marítimo ter ganhado espaço na produção historiográfica brasileira, sobretudo durante as últimas décadas, e de terem surgido trabalhos que, ao explorarem os diferentes níveis deste setor, nos permitiram desenvolver uma maior compreensão acerca dos múltiplos trabalhadores que ali atuavam, uma questão permanece ainda negligenciada: a existência de mulheres e sua efetiva atuação como trabalhadoras neste que foi um dos principais cenários dos mundos do trabalho no Brasil Oitocentista. A par da informação de que, ao contrário do que se possa imaginar em um primeiro momento, essas mulheres podem ter, de fato, existido à época em que Holanda Cavalcanti iniciou os preparativos para a elaboração do primeiro censo das populações marítimas, cabe-nos questionar: o que teria justificado a exclusão dessas trabalhadoras?

Partindo do pressuposto de que os recenseamentos são instrumentos a serviço do Estado, identificar as motivações que levaram a sua criação, bem como perceber quais deveriam ser – ao menos a princípio – as suas funções, pode facilitar nossa compreensão acerca deles. Tendo isto em vista, a resposta à pergunta acima, parece estar depositada na fala do próprio ministro e está diretamente atrelada às motivações que levaram à criação da capitania do porto como instituição administrativa pelo Estado Imperial.

Apesar de existirem desde o início do século XIX uma série de medidas legais que buscaram disciplinar àqueles que atuavam no trabalho marítimo, foi durante o Segundo Reinado que no Brasil se montou “um conjunto de leis, uma dogmática e um conjunto de práticas jurídicas” com a finalidade de legislar, regular e fiscalizar a atividade marítima em território nacional com maior afinco.<sup>425</sup>

Além disso, a partir dos anos de 1840, uma série de questões que ameaçaram tanto as elites políticas quanto a soberania nacional, teriam acentuado a necessidade da organização de uma oficialidade naval brasileira mais ampla, induzido, assim, à elaboração de toda uma legislação direcionada especificamente aos trabalhadores marítimos. O controle já exercido sobre o espaço portuário e a navegação como prática de trabalho foi expandido, e o Estado buscou também estender seu controle aos indivíduos que atuavam naquele setor.<sup>426</sup>

---

<sup>425</sup> HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos, 1888-1914*. Editora Prisma: Curitiba, 2016, p. 23.

<sup>426</sup> SILVA, 2001, p. 199-212.

Com os mapas estatísticos produzidos pelo Ministério da Marinha não foi diferente. Sua criação possuía uma motivação clara: produzir conhecimento acerca do perfil dos trabalhadores atuantes na Marinha mercante brasileira. Dentro de uma lógica em que a Marinha mercante de uma nação era a geradora natural de homens à Marinha de guerra: quanto mais se investisse na criação de uma força de trabalho marítima que fosse em sua essência nacional e livre, mais fácil seria angariar homens que quisessem aderir à Marinha de guerra e a ela fossem úteis, devido, sobretudo, a sua intimidade com os ofícios do mar.

Este pensamento nos ajuda a compreender, por exemplo, os motivos que fizeram com que na estrutura destes recenseamentos, categorias como nacionalidade, estatuto jurídico e cor, tenham sido empregadas como instrumentos de classificação, ao passo que o gênero, agiu como instrumento de exclusão.

Como assertivamente sugeriu o historiador Luiz Geraldo Silva, “foi precisamente no projeto de criação das capitâneas que se incluiu um conjunto de dispositivos tendentes a animar em cada província marítima a formação de uma reserva naval” que poria fim a escassez de mão de obra que a Marinha de guerra brasileira experienciava desde a fundação do Império e, como bem lembrou o ministro de Holanda Cavalcante em sua fala, frente a este propósito, aquele era um “*grande número de mulheres que inútil seria alistar*”.<sup>427</sup>

Ao fazer-se público, o caso da remoção das trabalhadoras marítimas do Pará do censo do Ministério da Marinha organizado em 1846, mais do que evidenciar a sua existência, imprime sobre as reflexões até aqui desenvolvidas aspecto incontornável: a existência de mulheres entre os trabalhadores marítimos. Compreender como era a atuação dessas mulheres dentro dos diferentes setores do trabalho marítimo exige, no entanto, um bocado de esforço e imaginação. Na tentativa de buscar respostas à esta questão, voltemos nossa atenção a outro exercício censitário, igualmente elaborado durante o Segundo Reinado, e que também trouxe números referentes ao trabalho marítimo, o censo geral da população brasileira, publicado em 1872.

Três décadas depois da publicação do primeiro mapa das populações marítimas, o Estado Imperial concluiu o primeiro recenseamento geral de sua população. Publicado em 1872,<sup>428</sup> o projeto foi executado pelo Ministério do Império e contabilizou a população brasileira segundo sua condição jurídica, sexo, idade, condições físicas, estado civil,

---

<sup>427</sup> *Ibidem*, p. 214.

<sup>428</sup> IBGE. *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, s.a. [prob. 1875].



naturalidade, nacionalidade, profissão, religião e grau de instrução.<sup>429</sup> No campo da profissão, a população foi classificada entre grupos que tinham uma profissão e aqueles que não tinham uma profissão. Entre os profissionais reconhecidos, figuraram os religiosos, profissionais liberais,<sup>430</sup> militares, empregados públicos, marítimos, pescadores, capitalistas e proprietários, trabalhadores domésticos, as profissões industriais e comerciais<sup>431</sup> e as profissões manuais ou mecânicas<sup>432</sup>.

Nos dados do censo de 1872, as mulheres contabilizaram ao todo, 57% do grupo sem profissão. Dentre aquelas que possuíam uma profissão, cerca de 52% eram empregadas domésticas ou costureiras. Porcentagem esta que, se somada à das profissionais do ramo de vestuário na indústria, chegava a quase 58%. A atuação das mulheres na agricultura também era expressiva, e correspondia a 37%, sendo que, dentre estas trabalhadoras, 1/3 atuava sob condição escrava. As mulheres foram contabilizadas também como parteiras, professoras e artistas. Nas profissões tidas como liberais, tais como juristas, médicos, cirurgiões e farmacêuticos, a atuação era exclusivamente masculina.<sup>433</sup>

Quando analisadas, tanto a tabela que organizou a população brasileira segundo profissão, quanto às tabelas que fizeram isso a nível provincial, demonstraram uma realidade na qual as profissões marítimas também eram exercidas exclusivamente por homens. Fosse na tabela com os dados nacional ou com os provinciais, nenhuma mulher, livre ou escrava, foi contabilizada como marítima ou pescadora. Contudo, ao ser examinado de forma mais cuidadosa, e em seu formato mais completo, ou seja, segundo os dados emitidos por cada município ou freguesia, a inexistência das mulheres como trabalhadoras marítimas vai cedendo espaço a números que, apesar de pouco expressivos, se mostram significantes, uma vez que revelam a insustentabilidade da exclusividade masculina dentre os trabalhadores marítimos.

No conjunto dos dados recolhidos em seus municípios e freguesias, em oito, das 21 províncias do território brasileiro, podem ser encontrados números que fazem referência a existência de mulheres livres ou escravizadas, que atuavam como pescadoras ou marítimas.

---

<sup>429</sup> BISSIGO, 2017.

<sup>430</sup> Tais como juristas (advogados, notários e escrivães, procuradores e oficiais da justiça), médicos, cirurgiões, farmacêuticos, parteiros, professores e homens de letras, empregados públicos e artistas.

<sup>431</sup> Que eram os manufatureiros e fabricantes, comerciantes, guarda-livros e caixeiros.

<sup>432</sup> Como as costureiras e os operários, que eram enquadrados de acordo com o tipo de sua atividade: fosse mineração, metais, madeiras, tecidos, edificação, couros e peles, tinturaria, vestuário, chapéu e calçados.

<sup>433</sup> SOARES, C.; MELO, H. & BANDEIRA, L. O trabalho das mulheres brasileiras: uma abordagem a partir dos Censos Demográficos de 1872 a 2010. *Anais do XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais: População, Governança e Bem-Estar*, São Paulo, 2014, p. 11-12.

Se somarmos todas as mulheres que foram contabilizadas como pescadoras pelo censo de 1872, o número chega a 50. Dentre estas, duas eram escravas. Das 48 mulheres que eram livres, 22 eram solteiras, 23 eram casadas e 4 eram viúvas. Com exceção da viúva registrada em São Paulo, que foi sinalizada como estrangeira, e das duas mulheres em situação de escravidão cuja nacionalidade não é possível saber, todas as outras pescadoras eram nacionais. Assim como no caso dos censos marítimos, pensar no porquê a existência dessas trabalhadoras foi igualmente silenciada em 1872, perpassa também por compreender quais eram os objetivos do Estado e como se deram os processos de elaboração dessa contagem.

No caso do censo de 1872, o próprio processo de recolhimento dos dados pode ter criado situações que invisibilizaram estas mulheres. Destaca-se aqui o fato de que, em seu nível mais ordinário, os dados populacionais foram recolhidos por meio de fichas de família, que deveriam ser preenchidas pelo chefe de cada domicílio.<sup>434</sup> Essa concentração da emissão de dados a um único sujeito, pode ter levado muitos homens a se declararem pescadores, mas a negligenciar o reconhecimento da mesma condição a suas esposas, filhas, irmãs ou outros familiares do sexo feminino.

Como destaca a antropóloga Rose Mary Gerber, ao estudar mulheres que atuam como pescadoras no litoral de Santa Catarina já no século XXI, há no Brasil, ainda nos dias atuais, “uma grande dificuldade por parte dos órgãos públicos e das próprias localidades em que estas mulheres se inserem em aceitar a denominação pescadora para pessoas que trabalham na pesca e que não sejam homens”,<sup>435</sup> embora as atividades que exercem sejam contínuas e de grande importância, trabalhos, geralmente atribuído às mulheres, como o beneficiamento daquilo que é pescado, não são considerados como trabalho de pesca, mas sim, lidos como obrigações de “mulher de pescador”. Ademais, mesmo quando estão envolvidas de forma efetiva no ato de pescar, o reconhecimento da ligação destas mulheres com o mundo da pesca acaba sempre por perpassar a figura de um homem e, assim, elas são lidas como esposas de pescador, filhas de pescador, irmãs de pescador, mas quase nunca, como pescadoras de fato.

Na descrição que fez do cerco da tainha de corso realizado na Ilha de Santa Catarina durante as décadas finais do século XIX, Virgílio Várzea relatou que o processo de confecção e reparo das redes de arrasto utilizadas na pesca tinha início com a colheita e extração da fibra

---

<sup>434</sup> BISSIGO, 2017, p. 53.

<sup>435</sup> GERBER, Rose Mary. *Mulheres e o mar: pescadoras embarcadas no litoral de Santa Catarina, sul do Brasil*. Editora da UFSC: Florianópolis, 2015, p. 27.

do gravatá (*Eryngium horridum*), que após seco, era fiado. Segundo o autor, essa era uma tarefa geralmente realizada por mulheres, que ainda torciam, emendavam e enrolavam os fios em novelos que seriam utilizados pelos mestres de rede.<sup>436</sup> O mesmo se observou em comunidades caiçaras do litoral sudeste, onde eram as mulheres as principais responsáveis pela produção de fios a partir da fibra de tucum (*Bactris setosa*), uma tecnologia indígena, empregados a séculos na confecção de linhas e redes de pesca.<sup>437</sup>

O relato do autor nos permite observar ainda, como o beneficiamento do pescado era também quase sempre uma tarefa feminina. Reunidas em grupos que congregavam as mulheres e moças das famílias dos pescadores, ou ainda da vizinhança quando necessário, elas se acomodavam em cozinhas e varandas, ao redor de grandes montes de peixes e, de cócoras, agachadas sobre esteiras ou sentadas em pequenos cepos de madeira, utilizando uma faca amolada, extirpavam o peixe, extraíam as guelras, as ovas e a banha, e, for fim, salgavam o pescado que, na manhã seguinte, era posto a secar sob o sol. Esse processo, que geralmente ocorria em longos serões que adentravam até altas horas as noites de inverno, era realizado com destreza e rapidez, de forma que em duas ou três horas, um grupo de dez a quinze mulheres conseguia escalar de setecentas a mil tainhas.<sup>438</sup>

Em uma realidade na qual o trabalho dos homens, geralmente, se mostra mais concentrado em uma única função, ao passo que o das mulheres se pulveriza, muitas vezes extrapolando as atividades características do trabalho domésticos, não parece disparatado que muitas delas auxiliassem os homens de suas famílias na pesca, ou ainda, no caso das configurações familiares onde as próprias mulheres eram totalmente responsáveis pelo provimento de seus lares, e sobretudo em contextos geográficos favoráveis, que fizessem da pesca sua principal atividade econômica ou uma forma complementar de garantir o sustento familiar. Sabe-se que muitas mulheres que viviam em comunidades litorâneas, sobretudo àquelas pertencentes às camadas mais pobres da sociedade, atuavam como coletoras de moluscos e crustáceos nos costões, praias e manguezais.

Como nos recorda Virgínia Queiroz Barreto, ao recontar a história de mulheres pobres livres, escravas e forras no Recôncavo Sul da Bahia durante a segunda metade do século XIX, “entre a urbe e as roças, as mulheres formularam diferentes estratégias para sobreviver ante a opressão, as dificuldades de sobrevivência e as incertezas da vida que

---

<sup>436</sup> VARZEA, 1985, p. 160.

<sup>437</sup> WILLEMS, Emílio. Ilha de Búzios: uma comunidade caiçara no Sul do Brasil. São Paulo: NUPAUB/USP/UITTEC, 2003, p. 65.

<sup>438</sup> VARZEA, *op. Cit.*, p. 168-171.

recaiam sobre elas”. Fora das grandes propriedades de monocultura que empregavam altas somas de trabalhadores escravizados, elas viveram precariamente e, por meio de pequenas lavouras de subsistência, da produção artesanal, da pesca, da coleta de mariscos nos manguezais, da pequena criação de animais e do comércio ambulante sustentaram a si, suas famílias e, por vezes, seus senhores. No caso do Recôncavo baiano, “era comum ver mulheres se deslocarem de suas moradas para os centros urbanos a fim de comercializarem os mariscos que coletavam e os peixes frescos pescados com malhas de redes e jarés por elas ou por seus companheiros e parceiros”.<sup>439</sup>

Era o caso, por exemplo, de Maria Felipa de Oliveira, uma mulher negra, livre, provavelmente de ascendência sudanesa, que ficou conhecida por ter sido uma das lideranças da resistência popular à dominação portuguesa durante os conflitos ocorridas na Bahia no processo de independência do Brasil, em 1822.<sup>440</sup> Maria Felipa vivia na Ilha de Itaparica, um local de antiga tradição pesqueira onde foram instaladas, ainda durante o século XVII, as primeiras armações baleeiras do litoral brasileiro.<sup>441</sup> Segundo o pouco que se sabe a seu respeito, trabalhava como marisqueira, ou seja, ganhava a vida vendendo os moluscos que coletava nas praias daquela ilha. Morava no povoado de Ponta da Baleia, em um casarão na Rua Gameleira, onde eram alugados quartos à pescadores, marisqueiras e armadores.<sup>442</sup>

O seu atestado de óbito, datado de 1873, revela que Maria Felipa passou a vida naquele povoado, provavelmente atuando como marisqueira ou exercendo outras atividades relacionados ao mundo das quitandas da pesca e coleta.<sup>443</sup> Assim como ela, fosse para complementar a alimentação de suas famílias ou como instrumento de geração de renda – por meio da venda do produto dessa extração – muitas outras mulheres provavelmente empregavam sua força de trabalho em atividades que, indiscutivelmente, fazem parte daquilo que o Estado imperial reconhecia como trabalho marítimo no século XIX. Assim como muitos pescadores, essas mulheres acabavam por acessar saberes relacionados as marés, as técnicas e armadilhas de capturas, sobre os ventos etc. Contudo, por algum motivo, elas não

---

<sup>439</sup> BARRETO, Virgínia Queiróz. *Fronteiras entre a escravidão e a liberdade: histórias de mulheres pobres livres, escravas e forras no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888)*. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016, p. 24, 48, 134.

<sup>440</sup> SANTOS, Lucas Borges dos. *Maria Felipa de Oliveira. Resgate da Memória*, n.02, jul. 2014, pp. 30-33.

<sup>441</sup> Para saber mais sobre a pesca da baleia em Itaparica, cf. CASTELLUCCI JR., Wellington. *Pescadores e baleeiros: a atividade da pesca da baleia nas últimas décadas dos oitocentos Itaparica: 1860-1888*. *Afro-Ásia*, n. 33, 2005, p. 133-168.

<sup>442</sup> SANTOS, Miriam. *As mulheres nas lutas por independência do Brasil: contestando a história oficial*. In.: Sara Beatriz Guardia (Edic.). *Las mujeres en la Independencia de América Latina*. Lima: USMP, UNESCO, CEMHAL, 2010, p. 106-110.

<sup>443</sup> *Ibidem*.

foram consideradas como trabalhadas marítimas e a sua existência não pode ser constatada por meio da documentação que regulou o trabalho marítimo no Brasil durante o Segundo Reinado. No entanto, não seriam essas mulheres, assim como as pescadoras do censo de 1872 e as canoeiras do Pará, parte integrante e ativa do trabalho marítimo exercido nas comunidades em que viviam?

Ao analisar, ainda no início da década de 1980, aquilo que chamou de “mulheres sem história”, Maria Odila Leite da Silva Dias destacou que, mesmo sendo majoritariamente feminina, as mulheres que compuseram as diferentes camadas da sociedade paulistana, pouco aparecem nas histórias sobre a cidade. Conforme nos lembra a autora, embora fosse nos espaços urbanos – onde proliferava a pobreza, mas também certa autonomia dos “desqualificados” – que as mulheres pobres, livres, forras e escravas constituíam seus principais espaços sociais de atuação, improvisando sua sobrevivência precária, circulando pelas ruas, tanques, lavadouros e praças, o “preconceito das fontes” pouco nos diz a seu respeito ou sobre sua contribuição na lógica de funcionamento do espaço urbano.<sup>444</sup>

Segundo a autora, era exatamente nesses espaços, que tinham como pano de fundo formas sociais transitórias, onde “se articulavam papéis femininos propriamente históricos, de improvisação, mudança e vir a ser”. Papéis que dificilmente se adaptavam aos padrões hegemônicos do comportamento das mulheres das classes abastadas e que “pouco têm a ver com a identidade abstrata do conceito de ‘condição feminina’” que temos.<sup>445</sup> Como resultado de uma certa “autonomia tolerada”, os espaços públicos teriam sido, na verdade, também constituídos por mulheres pobres que, pertencentes ao domínio dos papéis informais e improvisados, circulavam por ele, sobretudo, graças as suas performances como trabalhadoras.<sup>446</sup>

Todavia, cabe destacar que as ocupações desempenhadas por essas figuras eram, possivelmente, percebidas como “desairosas” e, justamente por evocarem o reverso dos papéis sociais, deveriam ser caladas, tal como foram as canoeiras do Pará e as pescadoras do censo de 1872. Longe de serem evidenciadas, o que se percebe é que a suas existências foram praticamente eliminadas das fontes oficiais, “que registra[va]m de preferência papéis prescritos e valores normativos, próprios do sistema de controle da manutenção da ordem social estabelecida’. O que, por sua vez, não significa que a experiência desta mulheres não

---

<sup>444</sup> DIAS, Maria Odila L. da S. *Mulheres sem História*. *Revista de História*, São Paulo: USP, n. 114, 1983, p. 31-32.

<sup>445</sup> *Ibidem*, p. 32.

<sup>446</sup> *Ibidem*.

possa ser de alguma forma recuperada, mesmo que por um “caleidoscópio de pequenas referências espaciais, pingando em profusão das mais dispares fontes” e que, embora de modo fragmentário – o que certamente dificulta a compreensão de suas estratégias de inserção – atestam a sua presença ostensiva nas sociedades da época.<sup>447</sup>

## 5.2 MULHERES AO MAR: MÃO DE OBRA FEMININA NO TRABALHO MARÍTIMO.

As mulheres ficaram muito tempo fora desse relato [a história], como se, destinadas à obscuridade de uma inenarrável reprodução, estivessem fora do tempo, ou pelo menos, fora do acontecimento. Confinadas no silêncio de um mar abissal.<sup>448</sup>

Em 1999, Jaime Rodrigues publicou o ensaio *Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil*. À época, o autor comunicou ter como objetivo central do estudo, “resgatar aspectos da cultura dos homens do mar, em especial aqueles ligados ao tráfico de escravos africanos para o Brasil entre fins do século XVIII e meados do XIX”.<sup>449</sup> Ao longo de sua análise, Rodrigues sinalizou para a existência de um proletariado internacional, pluricultural, multiétnico e multisocial. No entanto, a despeito de toda esta diversidade, para o autor era exatamente no gênero que estes trabalhadores encontravam o único fator de unidade cultural comum entre eles, uma vez que “as profissões do mar eram uma parte exclusivamente masculina do mundo do trabalho ocidental, e principalmente homens pobres se empregavam nelas”.<sup>450</sup> Contudo, contradizendo sua afirmação, em uma de suas notas de rodapé, o próprio autor informa ter encontrado uma “rara exceção” a tal regra:

Em fevereiro de 1829, a escuna *Dona Bárbara*, de propriedade de Wenceslau Miguel de Almeida, partiu de Cabinda com destino à Bahia. A bordo, além da tripulação, a embarcação trazia 364 africanos e africanas que, ao chegarem no Brasil, seriam comercializados no mercado de escravos. Três dias depois de deixar o litoral da África Central, a escuna foi capturada e apresada pelas forças de repressão ao tráfico. Nos autos da investigação realizada, além de depoimentos concedidos por membros da tripulação, as autoridades coletaram também a fala de três africanos que haviam sido alçados do porão e

<sup>447</sup> *Ibidem*, p. 34, 42.

<sup>448</sup> PERROT, 2007, p. 16.

<sup>449</sup> RODRIGUES, 1999. O autor caracterizou sua percepção acerca do conceito de cultura como uma leitura ampla do termo, capaz de percebê-la para além de seus elementos formativos já consagrados - tais como a língua, a religião, a educação formal, a arte e os registros materiais -, mas também elaborada a partir de conflitos e comportamentos cotidianos que, do mesmo modo, desempenharam papel relevante na formação das identidades dos grupos sociais.

<sup>450</sup> *Ibidem*, p. 19-20.

incorporados à tripulação para auxiliarem na realização das tarefas da equipagem no convés.<sup>451</sup>

Como percebeu Rodrigues, ao analisar outros processos de apreensão de navios negreiros, era comum e antigo entre os capitães do tráfico “o costume de separarem os escravos mais robustos do carregamento para substituir os tripulantes que morriam durante as viagens”. Provavelmente foi esse o motivo que levou Ochar e Dadah, ambos recém capturados, a serem içados do porão da escuna e colocados à serviço da sua tripulação.

Dos 364 africanos e africanas escravizados que a escuna *Dona Bárbara* transportava, 190 eram do sexo feminino, sendo que, destas, 64 eram “raparigas”, ou seja, meninas e garotas de pouca idade. As mulheres adultas somavam 124, sendo que dentre delas uma era, justamente, Dadah.<sup>452</sup> Por algum motivo, o qual as fontes não nos permitem conhecer, a africana que, segundo seu próprio depoimento, era originária *Oioo* [?] e havia caminhado durante três meses para ir da sua terra natal até a costa, onde fora então comercializada, havia sido escolhida. Rodrigues especula que a morte de alguns membros da tripulação tenha motivado a ascensão dos africanos de carga à tripulação, isso contudo, não explica por que, dentre tantos outros homens que seguiam viagem no porão da embarcação – e que no quesito força física, provavelmente poderiam ser mais potentes que Dadah – foi justamente ela uma das escolhidas. Talvez Dadah possuísse capacidades técnicas úteis à tripulação do *Dona Bárbara* que nenhum de seus outros companheiros de viagem possuíam como, por exemplo, a capacidade de atuar como língua. Talvez já tivesse algum nível de intimidade com o trabalho marítimo e, de alguma forma, isso transpareceu aos homens que a escravizavam. Mas, podemos ir além, e nos interrogarmos se a experiência dos marítimos que cruzavam o Atlântico já não poderia tê-los ensinado que, assim como os homens, algumas mulheres poderiam também desempenhar o trabalho de bordo.

Como destacaram Peter Linebaugh e Marcus Rediker, embora houvessem “poucas mulheres a bordo de navios de qualquer espécie no século XVIII”, elas haviam sido “numerosas o bastante para inspirar baladas sobre guerreiras vestidas de homem, que se tornaram populares entre os trabalhadores do Atlântico”.<sup>453</sup> Personagens como Anne Bonny e Mary Read, duas piratas que, compondo a tripulação de Jack Rackrnan, navegaram durante vários anos entre as Bahamas e a Jamaica, até serem capturadas e julgadas em novembro de

<sup>451</sup> RODRIGUES, 2005, p. 106-107, 191, 153.

<sup>452</sup> BRASIL. Arquivo Histórico do Itamaraty. (1829). *Processo de apresamento da escuna Dona Bárbara*. Lata 3, maço 5, pasta 1.

<sup>453</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 180.

1720, se solidificaram no imaginário marítimo devido às inúmeras adaptações literárias que suas histórias, ou ao menos parte delas, receberam.<sup>454</sup> Convertidas quase a mitos, a veracidade da existência destas e de outras mulheres que viveram uma vida no mar ao longo do Período Moderno foi, por vezes, posta à prova, todavia, lentamente, os estudiosos vêm dando maior atenção à trajetórias tão singulares, e reconhecendo que, embora o trabalho marítimo tenha sido, inegavelmente, uma prática na qual se implicaram mais homens, ignorar que, em algum nível, estas mulheres participaram da cultura e das práticas do trabalho marítimo, se mostra cada vez menos possível.<sup>455</sup>

Mais do que uma “rara exceção”, talvez a história de Dadah seja, na verdade, um exemplo daquilo que Edoardo Grendi chamou de excepcional normal, no sentido de que, embora extraordinária, se submetida a leitura adequada, sua trajetória pessoal pode ser capaz de iluminar grandes indícios.<sup>456</sup>

Assim como Dadah, milhares de outros homens e mulheres africanas cruzaram o Atlântico em porões de navios negreiros e chegaram às Américas. Em realidades onde boa parte da economia girava em torno da atividade portuária, como era o caso do Brasil, foi comum o emprego de somas significativas da mão de obra livre ou escrava em tarefas que se relacionavam direta ou indiretamente à comunidade portuária e a faina marítima. Segundo os mapas estatísticos produzidos pelo Ministério da Marinha, o número de trabalhadores marítimos que viviam em situação de escravidão atuando na navegação de cabotagem brasileira foi expressivo, representando em média 35%, mas chegando a atingir em alguns anos 45% da mão-de-obra do setor.

Em Santa Catarina, esse índice era ainda maior e, dos marítimos que atuavam na cabotagem, 46% viviam em condição escrava. Contudo, é provável que não fossem apenas os homens cativos que acabavam tendo sua força de trabalho empregada na faina marinha, vale lembrar que, dentre as 50 pescadoras registradas no censo de 1872, duas eram escravas e ambas viviam em Santa Catarina.

Essa atuação de mulheres escravizadas em setores do trabalho marítimo em Santa Catarina já foi, inclusive, sinalizada por outros autores, contudo, como fizera Rodrigues, o

---

<sup>454</sup> PARAVISINI-GEBERT, Lizabeth. Las aventuras de Anne Bonny e Mary Read. El travestismo y la historia de la piratería femenina en el Caribe. In.: Luzelena Gutiérrez de Velasco (Coord.). *Género y cultura en América Latina: Arte, historia y estudios de género*. Cultura e participación política, vol. 2. México: El colegio de Mexico, 2003, p. 137-148.

<sup>455</sup> GARCIA, Carla C. Rainhas piratas e outras senhoras do mar. *Revista Labrys*, v. 20, 2011, p. 01-20.

<sup>456</sup> GRENDI, Edoardo. Repensar a micro história? In.: Jacques Revel (Org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1998.



caso fora tratado apenas como uma exceção. Em 2006, o historiador José Bento Rosa da Silva, ao apresentar uma comunicação durante o a segunda edição do encontro *Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, buscou apontar a presença de escravos que, a mando de seus senhores ou alugados, atuavam como marinheiros no porto de Itajaí, cidade do litoral norte de Santa Catarina. Logo no início de seu texto, ao listar alguns destes escravos e os senhores a que pertenciam, Silva afirmou:

ao manusear processos-crimes do século XIX, referentes à Vila e respectivas freguesias de Itajaí, encontrei muitos outros escravos-marinheiros; mas não pensem que esta atividade era exclusividade dos escravos do sexo masculino. Registre uma parda de 21 anos de idade, filha da liberta Maria, do espólio da finada Cypriana Rosa Bittencourt, cuja profissão era marítima.<sup>457</sup>

Embora a afirmativa do autor colocasse em xeque a exclusividade da atuação de homens como trabalhadores marítimos, e nesse caso mais especificamente com relação aos marítimos em situação escrava, o tema não recebeu nenhuma outra menção naquela ocasião. Na verdade, mesmo posteriormente, quando incitou novas discussões sobre a temática,<sup>458</sup> a existência de mulheres marítimas não voltou a ser abordada.<sup>459</sup>

Talvez, se tivesse consultado os números do censo de 1872 referentes àquela província, o autor tivesse percebido que a filha da liberta Maria, não era a única mulher a atuar como marítima na província de Santa Catarina no final do século XIX. Como já dito, para além das 3 pescadoras contabilizadas pelo censo de 1872 – sendo que destas, duas eram igualmente escravas – Santa Catarina contava também com outras 24 mulheres livres que foram registradas como marítimas.<sup>460</sup>

Apesar de sua inegável existência, as mulheres que atuaram como trabalhadoras marítimas no Brasil durante o século XIX, continuam, assim como Dadah, muitas vezes a parte das análises sobre o tema. Vistas como simples exceções, muitas delas, como ocorreu nesta análise, ainda não passam de números e estatísticas que, por décadas, foram ignorados. Garantir o reconhecimento destas mulheres como trabalhadoras marítimas e promover o conhecimento de suas trajetórias parece ser uma iniciativa que muito tem a contribuir, seja

---

<sup>457</sup> SILVA, José Bento R. 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, 2005, p. 01.

<sup>458</sup> SILVA, 2013.

<sup>459</sup> Infelizmente não foi possível consultar pessoalmente o arquivo citado por Silva como detentor do documento e consultas remotas ao mesmo se mostraram infrutíferas.

<sup>460</sup> IBGE. *Op. Cit.* Esses números podem ser conferidos no caderno do recenseamento de 1872 referente à província de Santa Catarina, na tabela das profissões disponibilizado na página 119.

para a história do trabalho marítimo, para a história das mulheres ou para a História de uma forma geral. No entanto, cabe a nós assumirmos o compromisso de iniciar a essa empreitada.

É certo, que para alguns, tanto o caso da supressão das canoeiras do Pará no censo do Ministério da Marinha em 1846, quanto do ocultamento das pescadoras e marítimas nas tabelas gerais do censo geral da população de 1872, podem não passar de exceções, ou, ainda, de erros estruturais e/ou tipográficos – sobretudo no caso do segundo. Contudo, histórias como a de Maria Felipa, dotam de identidade e trajetória, esses números, descolando-os do campo da mera conjecturarão, atribuindo a estas mulheres realidade histórica, mesmo que a sua existência tenha escapado ao conhecimento histórico produzido.

### 5.3 EXPANDINDO O OLHAR: A IMPORTÂNCIA DO TRABALHO FEMININO NAS COMUNIDADES PORTUÁRIAS.

Além de sua atuação direta nos setores do trabalho marítimo como pescadoras, canoeiras, jangadeira e, até mesmo, como marítimas, é importante destacar também que muitas mulheres, livres, libertas e escravas, brancas e de cor, das classes mais pobres, mas também as mais abastadas, estiveram direta ou indiretamente envolvidas em diferentes atividades relacionadas à navegação, a pesca ou às comunidades portuárias de uma forma geral.

Cezar Honorato, define a comunidade portuária como uma comunidade econômica que nasce a partir da existência e da atuação de um porto, e que se constitui por um conjunto de atividades produtivas ou de serviços que, direta ou indiretamente, se desenvolvem a partir das demandas daquele espaço e dos sujeitos que ali atuam. Por meio de uma leitura na qual o porto não se limitaria apenas ao cais, esta é uma perspectiva que busca levar em conta também – para uma melhor compreensão da história desses espaços– aqueles negócios que dependem do cotidiano portuário para existirem, tais como: estalagens e hospedarias, bares e restaurantes, casas de comércio, armazéns e mercados, ou mesmo, espaços menos estimados, como tabernas e bordéis.<sup>461</sup>

Destinados, em parte, a atender as necessidades daqueles que circulavam pelos portos, a comunidade portuária congrega trabalhadores que atuam na operação portuária, nas marujas e nas atividades de suporte, apoio ou serviços vários, tais como era o caso de vendedores ambulantes, quitandeiras, carregadores, lavadeiras, prostitutas etc. Esse vasto

---

<sup>461</sup> HONORATO, Cezar. “Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX”. *Revista Crítica Histórica*, v. 7, n. 13, 2016, p. 03.

número de trabalhadores era formado por sujeitos de todos os sexos, idades, cores, nacionalidades, classes sociais, idiomas, religiões e hábitos. Uma verdadeira miscelânea, na qual esses traços culturais acabam se misturando e, assim, formando uma cultura peculiar que, embora inserida na cidade, com ela não se confunde, fazendo parte dela, mas apresentando profundas diferenças em relação a cultura urbana mais geral.<sup>462</sup>

Se, por vezes, a localização de mulheres que atuaram diretamente como trabalhadoras marítimas se mostra uma tarefa árdua, seja em consequência de seu reduzido número, ou então, devido ao seu quase total apagamento dos documentos e estudos que abordam a temática, um pequeno ajuste na escala de nossas análises, de modo a garantir que elas possam levar também em consideração essas comunidades portuárias, pode ser o suficiente para revelar a importância que a força do trabalho feminina teve para esses espaços, não só no litoral brasileiro, mas no mundo atlântico de uma modo geral. Esse exercício pode ajudar a deixar clara as inúmeras conexões – econômicas, culturais, sociais, afetivas ou familiares – que algumas dessas mulheres, sujeitos históricos cujas narrativas já são conhecidas, estabeleceram com essas comunidades e com o trabalho marítimo.

Embora não seja a única, a maior comunidade portuária do Brasil e do Atlântico Sul durante o século XIX foi aquela que se desenvolveu no entorno do porto do Rio de Janeiro. Em termos demográficos, a região portuária da Corte concentrava, em 1849, 26,5% da sua população total. Em 1872, essa porcentagem já havia subido para 32,1%, o que significava mais de 88 mil pessoas.<sup>463</sup> Os inúmeros viajantes que passaram pela capital do império brasileiro ao longo daquele século deixaram registrados em seus relatos a complexidade daquela estrutura urbana. Em alguns casos, estes registros assumiram suportes iconográficos que, quando combinadas com outros documentos, nos permitem ter um conhecimento mais profundo acerca dos atores sociais que a compunham.

Foi, por exemplo, o que fez o pintor teuto-dinamarquês Paul Harro-Harriing. Nas ocasiões em que visitou o Brasil durante a primeira metade da década de 1840, Harro-Harriing produziu uma série de imagens que, além de denunciarem a existência da exploração da força de trabalho escrava na sociedade brasileira, forneceram valiosos retratos acerca das cenas cotidianas das ruas, da região portuária, das indumentárias da população e das paisagens

---

<sup>462</sup> *Ibidem*.

<sup>463</sup> *Ibidem*, p. 08.

da Corte.<sup>464</sup> Uma delas, em especial, produzida em sua segunda visita, no ano de 1843, ao capturar uma cena corriqueira, nos permite vislumbrar como se dava a participação de algumas das mulheres que atuavam naquela comunidade portuária.

Intitulado posteriormente como *Cena em uma venda: marinheiros negociam com negras* (figura 19), no óleo sobre tela de Harro-Harring dois marinheiros estrangeiros interagem com três mulheres em uma das inúmeras quitandas que existiam na região portuária do Rio de Janeiro. Essas interações entre as tripulações das embarcações nacionais ou estrangeiras que atracavam nos portos e as populações das comunidades que se desenvolviam ao seu redor foi comum, e está vastamente registrada na literatura de viagem. Embora, na maior parte das vezes, a presença desses marinheiros estivesse diretamente condicionada à permanência nos portos das embarcações que atuavam – o que poderia significar desde alguns dias até mesmo longos períodos – o que se sabe é que, enquanto ali estavam, esses trabalhadores costumavam consumir uma série de produtos e serviços ofertados nessas comunidades. Serviços estes que, por vezes, eram ofertados também, ou, exclusivamente, por mulheres que atuavam como quitandeiras, lavadeiras, prostitutas etc. Em muitos casos, essas tripulações não precisavam nem sequer desembarcar para acessar esses produtos e ofertas. Silvana Jeha, ao analisar os relatos de viajantes que passaram pelo porto do Rio de Janeiro, comenta acerca dos barcos de quitanda, pequenas embarcações que circulavam entre os navios atracados no porto, nas quais se vendiam comidas e mercadorias aos tripulantes, tais como laranjas, bananas, goiabada, peixe frito, ovos cozidos e outros.<sup>465</sup>

---

<sup>464</sup> Para saber mais acerca desse tem, cf. MACEDO, Rafael Gonzaga de. *Paul Harro-Harring: visualidade melancólica da escravidão no Rio de Janeiro - 1840*. Dissertação de Mestrado. PUC-SP, São Paulo, 2014.

<sup>465</sup> JEHA, Silvana C. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC-RJ, 2011. p. 101.

Figura 19: Marinheiros negociam com quitandeiras, Rio de Janeiro, 1843.



Fonte: INSTITUTO MOREIRA SALLES. Paul Harro-Harring. Cena em uma venda: marinheiros negociam com negras. In.: Tropical Sketches from Brazil. Rio de Janeiro, óleo sobre tela, 1843.

Conhecidas à época como quitandeiras, as mulheres retratadas no quadro de Harro-Harring, juntamente aos pombeiros, exerceram um papel importante nas redes de distribuição de alimentos ao longo do século XIX, sobretudo nas chamadas “praças do mercado”, situadas,

geralmente, nos centros urbanos e, em regiões litorâneas, próximas aos portos. Conforme demonstra a literatura que vem analisando o tema, o trabalho de quitandas foi, durante a primeira metade do século XIX, exercido, sobretudo, por africanas escravas ou libertas. Pelas vestimentas e adornos que usam, pode-se presumir que as mulheres retratadas por Harro-Harring fossem representantes do celebre grupo de africanas Mina<sup>466</sup>, que ficaram conhecidas pela sua atuação como quitandeiras nos grandes centros urbanos do Brasil oitocentista.

As quitandeiras Mina, foram descritas e retratadas por alguns viajantes do século XIX como mulheres de porte altivo. Além disso, geralmente eram reconhecidas também pelas marcas peculiares que tinham no rosto, pelos panos da costa com que se vestiam e pelos turbantes que levavam na cabeça, sobre os quais repousavam cestos com frutas e legumes para a venda.<sup>467</sup> A historiografia tem demonstrado que os integrantes desse grupo, sobretudo as mulheres, exerceram certa supremacia dentre os escravos urbanos que desenvolviam atividades comerciais voltadas à venda de alimentos. Para alguns autores, os mina teria sido “o grupo de africanos mais habilitado pra aproveitar as oportunidades de mobilidade social dentro da sociedade escravista”.<sup>468</sup> O que seria uma consequência da forte ligação da África Ocidental – lugar de origem desses sujeitos – com o mundo muçulmano e a inserção da região na complexa rede de caravanas do deserto, o que teria municiado diversos povos de uma tradição comercial.<sup>469</sup>

As transformações e reconstruções que essas tradições sofreram a partir das experiências diaspóricas destes sujeitos, contribuíram para o enraizamento social desses homens e mulheres que, escravizados, seguiram para diferentes regiões do país. No caso das “mulheres minas”, especificamente, a consequência mais marcante da sua aptidão para o

---

<sup>466</sup> “Desde pelo menos princípios do século XVIII, a expressão designava, na cidade do Rio de Janeiro e em outras partes do Brasil, escravos e libertos africanos procedentes da costa ocidental, também chamada à época de Costa da Mina. A área ganhou esse nome depois da construção, no século XV, do Castelo de São Jorge da Mina (ou Elmina), empreendimento da Coroa portuguesa na antiga Costa do Ouro, atual Gana. Nos primeiros tempos do tráfico transatlântico, o termo mina era usado para designar todos os cativos oriundos de diversos reinos, vilas e grupos étnicos da região. Pouco a pouco, a Costa da Mina passou a abranger, de forma mais precisa, a Costa dos Escravos, isto é, a costa a sotavento do Castelo de São Jorge, que se estendia do delta do rio Volta, em Gana, até a desembocadura do rio Níger, na Nigéria. E mina indicava então quase todos os povos da Baía do Benim, no que hoje corresponde a três países: Togo, Benim e Nigéria.” FARIAS, Juliana. De escrava a Dona: A trajetória da africana mina Emília Soares do Patrocínio no Rio de Janeiro do século XIX. *Locus*, v. 18, n. 02, 2013, p. 15.

<sup>467</sup> POPINIGIS, Fabiane. Maria mina e as disputas pelo mercado de trabalho em Desterro, século XIX. *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, 2013a. p. 119.

<sup>468</sup> *Ibidem*.

<sup>469</sup> SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Negras minas no Rio de Janeiro: gênero, nação e trabalho urbano no século XIX; SOARES, Mariza de Carvalho. (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: EdUFF, 2007, p. 199.

comércio e para a acumulação pecuniária foi que esta possibilitou a muitas delas pagar pelas suas próprias alforrias.<sup>470</sup>

Juliana Barreto Farias, inclusive, a contar a história de uma dessas mulheres que, a época da pintura de Harro-Harring, atuava como quitandeira no Rio de Janeiro. Emília Soares do Patrocínio era uma africana mina, que atuava como quitandeira, e que em 1839 comprou a própria alforria. Depois de liberta, Emília adquiriu, junto ao marido, uma barraca de quitandas no Mercado da Candelária – um importante centro de abastecimento urbano da capital do Império, instalado próximo ao Largo do Paço na região portuária. Quando morreu, em 1886, a africana deixou como espólio uma pequena fortuna. Dentre seus bens, foram listados imóveis, barracas no mercado, tabuleiros de quitanda, 10 cativos e joias, somando, ao todo, 30 contos de réis.<sup>471</sup>

Embora seja pouco provável, a africana mina Emília, cuja história foi recontada por Farias, poderia perfeitamente ser uma das inspirações de Harro-Harring para elaborar seu quadro com a presença de quitadeiras. Afinal, em 1843, época em que a imagem foi produzida, Emília já era forra e já atuava a frente de uma quitanda no Mercado da Candelária. Além disso, curiosamente, Farias revela que, por algum tempo, Emília que atuava na barraca 96, teve como vizinhas de quitanda, nas barracas 95 e 98, outras duas africanas mina, Antônia Rosa e Feliciano Mina. Além de colegas diárias de labuta, as africanas foram sócias e, provavelmente, tal como na imagem do pintor teuto-dinamarquês, passaram muitos momentos juntas enquanto vendiam seus produtos aos marinheiros que passavam por ali diariamente.

Esse importante papel que as quitadeiras desenvolveram no interior das comunidades portuárias e as relações que construíram com os sujeitos que por ali circulavam – muitos destes trabalhadores marítimos – não ficou limitada ao porto da Capital. Longe disso, essa é uma dinâmica que pode, também, ser observada em outros portos do império, mesmo naqueles com proporções significativamente menores que o do Rio de Janeiro.

Foi, por exemplo, o que se revelou quando Fabiane Popinigi analisou a presença de africanos e afrodescendentes no Mercado Público de Desterro, um local que, segundo a autora, se mostrava privilegiado e possibilitador da atividade de africanos e descendentes, homens e mulheres, escravos, libertos e livres.<sup>472</sup> Tal como ocorria em outras cidades portuárias, na capital catarinense o Mercado Público estava inserido na principal região de

---

<sup>470</sup> POPINIGIS, 2013a.

<sup>471</sup> FARIAS, *op. Cit.*, p. 14.

<sup>472</sup> POPINIGIS, 2013a, p. 117.

atividade portuária da cidade, na orla da vila de Desterro, às margens do canal que separa a ilha do continente. Ao agregar em um mesmo ambiente, comerciantes, vendedores ambulantes, pequenos produtores que escoavam suas produções das regiões interioranas, pescadores, carregadores, trabalhadores portuários, marítimos e prestadores de serviço, o espaço portuário de Desterro, embora de proporções reduzidas, se constituía como uma típica comunidade portuária na qual relações comerciais se potencializavam e laços de sociabilidade eram construídos entre as diferentes camadas sociais da população.

E era nesse espaço, que vivia e atuava outa quitandeira, Maria Mina da Costa, uma africana, coincidentemente também identificada como mina, e que, em 1860, havia comprado sua alforria com o produto de seu trabalho. Depois de liberta, Maria continuou atuando na venda de gêneros na região portuária e, pelo que sabe, ocupou uma vaga de quitanda no mercado da cidade, chegando, em determinados períodos, ter duas vagas alugadas em seu nome.<sup>473</sup>

Assim como Emília, Maria provavelmente chegou à Desterro em um período de centralidade da presença feminina africana nas redes do comércio de gêneros nos grandes centros urbanos do Brasil de um modo geral. Como ressalta Popinigis, em sua trajetória, a africana se relacionou de forma dinâmica com diferentes comerciantes do porto da capital catarinense, testou limites e possibilidades e conseguiu “manter-se bem posicionada numa rede de comércio e distribuição que seria cada vez mais disputada por imigrantes europeus e brasileiros brancos” com o avançar do século.<sup>474</sup>

Prova disso é que, em 1882, mais de duas décadas após ter adquirido sua liberdade, a quitandeira se sentiu apta a firmar um contrato, no valor de 900\$000 réis, com o coronel Alves de Brito, um importante comerciante e político de Desterro. A negociação tinha como intuito, a princípio, libertar o pardo Manoel, um escravo de 24 anos, natural de Tubarão, que Maria afirmava ser seu sobrinho e que estava prestes a ser remetido para o Rio de Janeiro por Alves de Brito, onde seria vendido.

No entanto, cerca de um ano depois do estabelecimento do contrato, Manoel moveu uma petição contra seu ex-senhor, provavelmente auxiliado por Maria. Baseado na lei de 28 de setembro de 1871 que, dentre outras medidas, concedeu aos escravos o direito de compra da sua própria alforria através de pecúlio acumulado, o jovem propunha a quitação do contrato firmado entre Alves de Brito e Maria Mina, com base nos 493\$000 réis já pagos

---

<sup>473</sup> *Ibidem*, p. 120.

<sup>474</sup> *Ibidem*, p. 132.



aquele momento. Como justificativa, alegou estar doente, o que lhe impossibilitava de trabalhar e dar continuidade ao pagamento das parcelas de sua alforria, além disso, segundo suas palavras, alegou “estar atento ao estado diferenciado em que se achava atualmente a escravidão”.<sup>475</sup>

Irritado, Alves de Brito acusou Maria de má fé, alegando que o vínculo familiar existente entre ela e Manoel era falso, uma vez que ela era uma africana da Costa da Mina e o jovem havia nascido no sul da província. Segundo ele, desde que firmara o contrato para a compra da alforria, Maria estava, na verdade, empregando o pardo Manoel, que era figura robusta, como escravo de ganho no serviço de marítimo em botes e catraias no tráfego daquele porto, o que lhe permitia ganhar entre 40\$000 e 100\$000 réis mensalmente.<sup>476</sup> De certo modo, o que Alves de Brito sugere é que, ao após firmar o contrato pela alforria de Manoel, Maria o havia convertido em seu escravo, o que não deixa de ser uma possibilidade, afinal, como a historiografia demonstra, era comum que estas quitadeiras, após libertas, tivessem elas mesmas seus próprios escravos. Lembremos que quando morreu, Emília, a quitadeira que vivia na Corte, tinha, ao todo, 10 escravos e que, durante os 35 anos em que atuou no mercado daquela cidade, concedeu alforria a outros 10 cativos da qual havia sido senhora. Todavia, vale lembrar também que essas mesmas ex-escravas, muitas vezes, se inseriam em redes comerciais nas quais emprestavam dinheiro a juros a outras escravas, muitas vezes ensinando-as também o ofício da venda de quitandas, garantindo uma forma dessas arrecadassem algum pecúlio e comprarem suas próprias alforrias. O caso de Maria e Manoel, pode também ter sido este, só que, ao invés de introduzi-lo no ofício de quitanda, a africana teria usado de sua influência e das relações que construiu ao longo das décadas naquela praça comercial, para garantir a introdução do jovem nos setores do trabalhador marítimo desenvolvidos naquele porto.

Para Popinigis, é bem provável que o acordo entre Maria e Manoel contivesse um pouco das duas situações. Afinal, caso o contrato firmado entre a quitadeira e o comerciante tivesse servido apenas para viabilizar um arranjo informal de transferência senhorial entre a Maria e Manoel, a transferência por si, evitou “o constrangimento de seus laços familiares e de sociabilidade, além da desorganização de seus possíveis arranjos de sobrevivência”. Além disso, as condições ofertadas por Maria à Manoel, poderiam, a seu ver, facilitar o caminho

---

<sup>475</sup> POPINIGES, Fabiane. Africanos e afrodescendentes na história do primeiro mercado público de Desterro. In.: Beatriz G. Mamigonian; Josiane Z. Vidal. *História Diversa: africanos e afrodescendentes na ilha de Santa Catarina*. Editora da UFSC: Florianópolis, 2013b, p. 170.

<sup>476</sup> *Ibidem*.

que este precisaria percorrer na busca por sua liberdade, mesmo que para isso, precisasse se manter na condição de cativo por mais algum tempo. Por outro lado, como a autora relembra,

Maria já não era tão jovem e precisava, além de renovar suas práticas de inserção no mercado de trabalho ao qual sempre pertencera, garantir seu amparo em seus últimos anos de vida, talvez vivendo do trabalho de Manoel, como faziam várias senhoras brancas e de boa família, suas contemporâneas e outras libertas.<sup>477</sup>

As considerações de Popinigis acerca das possíveis motivações que levaram Maria Mina a se envolver no caso do pardo Manoel parecem ser bastante coerentes. Embora a africana tenha construído as relações que teceu no interior da comunidade portuária de Desterro graças a sua atuação como quitandeira, ou seja, por meio de sua própria trajetória como trabalhadora, outras tantas mulheres, sobretudo aquela pertencentes às classes intermediárias, o fizeram explorando a força de outros trabalhadores. Tal como Alves de Brito acusava Maria de estar fazendo, inúmeras outras mulheres que viveram nas cidades portuárias do Brasil oitocentista empregaram seus escravos nos diferentes setores do trabalho marítimo. Foi o que aconteceu, por exemplo, de Vicente, um escravo de nação Moçambique, de 30 anos, que na década de 1840 era empregado por sua senhora como marinheiro a bordo de embarcações que, saídas do porto do Rio de Janeiro, atuavam no tráfico de escravos na costa africana.<sup>478</sup> O mesmo faziam Dona Anna Luiza da Silva, moradora da Corte e proprietária de um escravo marinheiro, herdado de seu finado marido; Dona Maria Benedita de Oliveira, moradora da Rua da Pedreira da Conceição, no Rio de Janeiro, que era proprietária de Manoel, um moleque crioulo com cerca de 16 anos e que atuava como carpinteiro da ribeira no Arsenal de Marinha da Corte; Dona Anna Joaquina Povos, moradora do Porto da Piedade, na Baía de Guanabara, proprietária de Eugênio, um escravo pardo, oficial e carpinteiro da ribeira.<sup>479</sup> Ou ainda, Dona Rita Maria de Jesus, que em 1855 morava em Luanda, na Angola, e possuía 31 escravos, dos quais alguns atuavam como pescadores.<sup>480</sup>

Além daquelas que atuavam como trabalhadoras, e daquelas que viviam do trabalho de escravos empregados como pescadores, marítimos e construtores navais, era possível também localizar dentro das comunidades portuárias atlânticas, mulheres, geralmente pertencentes às classes mais abastadas, que ocuparam posição de destaque e atuaram

---

<sup>477</sup> POPINIGIS, 2013a. p. 128.

<sup>478</sup> BDN. *Archivo Medico Brasileiro: Gazeta Mensal de Medicina, Cirurgia, e Sciencias Accessorias*, 1847, Tomo V, n. 1, 126-128.

<sup>479</sup> BND. *O Mercantil*, São Paulo, 1850, n. 33; *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 1844, n. 329; *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 1844, n. 53; *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, ano XV, n. 257.

<sup>480</sup> OLIVEIRA, *op. Cit.* p. 138.

ativamente como comerciantes e intermediárias nas redes de comércio local e de longa distância. Sabendo usar as oportunidades geradas pelo cotidiano de uma cidade portuária, elas investiram em atividades comerciais que estavam diretas ou indiretamente atreladas ao mundo atlântico.<sup>481</sup> Atualmente, os estudos que melhor nos permitem compreender a atuação dessa mulheres, usualmente tratadas como Donas, são aqueles exploraram os portos da costa angolana, sobretudo Luanda e Benguela, entre os séculos XVIII e XIX.

Segundo Selma Pantoja, o tratamento de Dona figurou em todo o mundo luso como uma forma de prestígio, uma maneira de diferenciar as mulheres nobres das plebeias. Uma mulher alcançava a condição de Dona por meio do parentesco masculino de seu pai e avô, ou, ainda, por meio do casamento. Contudo, como explica a autora, nas áreas de colonização portuguesa na América e na África, onde as sociedades eram profundamente demarcadas por hierarquias de classe e cor, esse tratamento ganhou um significado ainda maior. Além de demarcar uma separação social, nessas sociedades, ele assegurava também uma separação racial e estava destinado às mulheres brancas, ou melhor dizendo, àquelas *consideradas* brancas, e ricas. Embora o reconhecimento dessas mulheres como Donas fosse, em qualquer uma das sociedades coloniais portuguesas, o resultado de uma complexa interrelação de fatores referentes ao gênero, a raça e a classe, é bem provável que ela tenha desenvolvido diferentes nuances, específicas aos arranjos socioculturais de cada uma dessas sociedades.

Como destaca a autora, apesar de não possuírem poder público, ou como diria Michelle Perrot, de não serem representantes do poder no singular,<sup>482</sup> as Donas eram poderosas economicamente e, ocasionalmente, sua atuação pode ser identificada em setores de destaque econômico em diversas sociedades coloniais americanas ou africanas.<sup>483</sup> Em Luanda, por exemplo, capital de administrativa de Angola, e o maior porto de embarque de escravos em todo o litoral atlântico até meados do século XIX, é possível localizar mulheres que atuaram tanto como intermediárias do tráfico, como como agente de expansão comercial e cujas trajetórias, ao serem recontadas, “tem desafiado a imagem singular da mulher africana como vítima dos sistemas patriarcais indígenas e europeus”.

---

<sup>481</sup> *Ibidem*, p. 134.

<sup>482</sup> De acordo com Michelle Perrot, se, “no singular, o termo poder tem uma conotação política e designa a figura central, cardeal do Estado, que comumente se supõe masculina. No plural, ele se estilhaça em fragmentos múltiplos, equivalentes a influências, difusas e periféricas, onde as mulheres têm sua grande parcela”. *Os excluídos da história, operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 167.

<sup>483</sup> PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. *Travessias. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa*, n. 4/5, 2004, Lisboa, p. 79-97.

Dentre essa Donas de Luanda, a mais famosa talvez tenha sido Dona Ana Joaquina dos Santos Silva, uma afro-portuguesa, nascida em Luanda em 1779 e que ficou conhecida como a “rainha do Bengo”. Além de atuar no setor de produção e abastecimento de gêneros, em meados do século XIX, após ficar viúva de seu primeiro marido, um português, major da infantaria, Dona Ana Joaquina contraiu núpcias com um próspero comerciante português. Ao que se sabe, a comerciante chegou a ter pelo menos 10 embarcações de longo curso em seu nome, que eram empregadas em viagens para os portos de Benguela, Lisboa, Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Rio Congo, chegando, inclusive, a atuar no tráfico de escravos para o Brasil.<sup>484</sup> Quando visitou uma de suas propriedades no distrito de Bengo, em 1850, o português Valdez informou que, só naquela propriedade, a senhora possuía cerca de 1.400 escravos empregados em variadas atividades, dentre os quais, haviam barqueiros e pescadores.<sup>485</sup>

Embora seja a mais conhecida, Dona Ana não foi a única mulher a atuar como negociante e/ou traficante de escravos em Luanda ou mesmo em Angola. Em Luanda, outras senhoras, tal como Dona Ifigênia Nogueira, que possuía embarcações de pequeno e médio porte, empregadas no abastecimento e transporte de alimentos do interior para Luanda. Ou, Dona Josefa Jacinta de Sousa e Silva, que atuava na comercialização de gado e abastecimento de gêneros em Luanda e que, em 1858, já viúva e órfã de pai, possuía entre seus bens dois navios. Já em Benguela, conhece-se a história de Joana Gomes Moutinho, uma luso-africana, natural de Quilengues que, na virada do século XIX, se constituía como a mercadora mais abastada daquele porto. E de Joana Josefa da Conceição, uma africana liberta, que vivia na Bahia, e na década de 1770 atravessou o Atlântico em busca de maiores oportunidades, provavelmente atuando no comércio de escravos do porto de Benguela para o Brasil.<sup>486</sup>

Tal como no caso das Donas angolanas, a existência de mulheres que, ao atuaram como mercadoras e proprietárias de embarcação, se inseriram e desempenharam papéis de destaque nas comunidades portuárias é, certamente, uma realidade passível de observação à maior parte dos grandes centros urbanos do mundo atlântico entre os séculos XVIII e XIX. No Brasil, é bem provável que as coisas não fossem muito diferentes. Em Santa Catarina, por exemplo, uma listagem produzida pela capitania dos portos em 1885, revela a existência de

---

<sup>484</sup> OLIVEIRA, Vanessa S. Mulheres e o comércio: a participação feminina nas redes comerciais em Luanda (sec. XIX). In.: Selma Pantoja, et al. (Org.). *Angola e as angolanas: memória, sociedade e cultura*. Brasília: Intermeios, p. 140.

<sup>485</sup> OLIVEIRA, op. Cit. p. 144.

<sup>486</sup> CANDIDO. Mariana P. Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820. *SÆculum*, n.29, jul./dez. 2013.

sete mulheres, também identificadas como Donas, dentre o grupo de proprietários de embarcações empregadas na navegação de cabotagem e tráfego dos portos matriculadas naquela província.

Quadro 5: Proprietárias de embarcações de cabotagem e tráfego do porto em Desterro, 1885.

Nome	cabotagem	tráfego do porto
D. Caetano Prudêncio de Jesus		1 lanchão
D. Cezária Maria da Silva	1 iate	3 lanchões
D. Guilhermina Julia da Conceição		1 lanchão
D. Isabel Henrique de Oliveira		1 bote
D. Ludovina Maria Dutra		1 canoa
D. Maria Lídia Povoas		1 lancha
D. Zeferina Coelho		1 canoa

Fonte: APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1885-1886*, fl. 63-64

Como é possível constatar por meio da tabela acima, juntas, essas mulheres possuíam, ao todo, 10 embarcações, a maior parte de pequeno porte, e empregadas no tráfego dos portos, provavelmente, na baldeação de cargas dos navios de grande calado até a alfândega e as casas comerciais e vice-versa. D. Cezária Maria da Silva era, dentre todas, a única que possuía mais de uma embarcação. Além de três lanchões, era de sua propriedade também o iate *Clemente IV*, uma embarcação de 23 toneladas, empregada na navegação de cabotagem.<sup>487</sup> Em um anúncio publicado na imprensa local em 1883, é possível saber que, além das embarcações, D. Cezária possuía também dois escravos, Maurício e Vicente, a se imaginar, marítimos.<sup>488</sup> Outro anúncio, desta vez passado mais de uma década, já em 1899, a senhora comunicava a transferência de seus negócios a seu genro, dando a entender que por anos havia atuado a serviço do comércio da capital, provavelmente, fretando suas embarcações.<sup>489</sup>

Tal como no caso das trabalhadoras marítimas, localizar essas mulheres que, embora a partir de outros lugares na hierarquia social da sociedade monárquica brasileira, igualmente participaram das comunidades portuárias e estiveram diretamente ligadas ao trabalho marítimo, não é uma tarefa fácil. Para Selma Pantoja, isso ocorre porque, “infelizmente, apesar dos grandes avanços da historiografia sobre a história das mulheres, o lugar da mulher na sociedade escravista como investidora, como consumidora, como transmissora de processos socio-ideológicos, tem sido ignorado pelos historiadores”. Segundo ela, existe ainda

<sup>487</sup> APESC. CAPP-PRESP, livro 1885-1886, fl. 63, 64, 65.

<sup>488</sup> BND. *O Despertador*, Desterro, 1883, n. 2304.

<sup>489</sup> BND. *O Estado*, Florianópolis, n. 423.

nos dias de hoje, uma grande dificuldade em desvelar a trajetória das mulheres comerciantes e grandes investidoras. Isso porque, em geral, tal como ocorre com as trabalhadoras, a documentação de caráter mais oficial da época quase nada diz sobre essas personagens, de modo que a marca maior sobre a sua existência tem sido o silêncio.<sup>490</sup>

\*\*\*

Ao produzirem uma realidade em que a faina marítima era uma prática exclusivamente masculina, os mapas populacionais do Ministério da Marinha, bem como o recenseamento brasileiro de 1872 mais falam sobre as pretensões políticas e militares dos homens à frente do Estado Imperial brasileiro do que efetivamente sobre os cenários dos mundos do trabalho marítimo no Brasil Oitocentista. Logo, se a exclusividade masculina no trabalho marítimo parece ainda hoje ser uma verdade incontestável à historiografia brasileira, isso é muito mais um reflexo da incapacidade – até o momento – de nós, historiadores e historiadoras, em vermos além da realidade promovida pela documentação que utilizamos, do que efetivamente da inexistência dessas mulheres.

Afinal, como nos recorda a historiadora Joana Maria Pedro, a História não pode ser considerada apenas o registro, mas sim a própria forma pela qual os sexos organizam tarefas e funções através do tempo. De modo que, por si só, a história é também responsável pela "produção sobre a diferença sexual", pois, “uma narrativa histórica que nunca é neutra, e que apenas relata fatos em que homens estiveram envolvidos, constrói, no presente, o gênero”. Fazendo da história uma narrativa sobre o sexo masculino, e construindo o gênero ao delimitar que apenas, ou sobretudo, os homens fazem história.<sup>491</sup>

Burlar tal manipulação parece demandar maiores esforços, seja na busca por novas fontes, que nos permitam lançar diferentes e novos olhares sobre o trabalho marítimo, ou ainda, pela adesão ou elaboração de perspectivas teóricas que, conscientes das diferentes formas pelas quais a divisão sexual do trabalho se dá entre as diferentes classes sociais, ao longo dos distintos espaços e temporalidades históricas, nos permitam ajustar nossos focos de análise. Tal como nos sugere Maria Odila Leite da Silva Dias, o que dificulta a elaboração de uma história que seja também sobre as mulheres é muito mais a invisibilidade ideológica destas do que, de fato, a ausência de fontes a seu respeito. Aos interessados em reverter tal

---

<sup>490</sup> PANTOJA, *op. Cit.* p. 83.

<sup>491</sup> PEDRO, Joana Maria. Traduzindo o debate: o uso da categoria gênero na pesquisa histórica. *História*, v. 24, n.1, 2005, p. 87.

quadro, ela sugere que se dediquem à análise das minúcias, à leitura das entrelinhas, à árdua tarefa de garimpar o metal precioso das fontes em meio a abundante cascalho.<sup>492</sup>

Trabalhador marítimo é, sem dúvida, um conceito que precisa deixar de ter um significado unicamente masculino. Isso porque, a divisão sexual do trabalho não pode estar baseada em uma leitura na qual o gênero se mostra como uma condição dada, imutável ou evidente. O gênero é, antes de tudo, uma organização social da diferença sexual e é construído, mas relações entre os sexos, relações essas que, por sua vez, se dão dentro de múltiplas e distintas relações de poder, sobretudo se pensarmos nos casos das sociedades colônias escravocratas da modernidade. A sua organização comunica muito mais um saber elaborado acerca dos significados que essas diferenças corporais assumem no interior destas sociedades, do que refletem ou implementam diferenças sexuais fixas ou naturais reais entre homens e mulheres.<sup>493</sup>

Não é porque, em princípio, o trabalho marítimo pareça um universo eminentemente masculino, que se dê como evidente a ausência de mulheres nele. É importante nos perguntarmos se as mulheres realmente não atuavam como marítimas ou pescadoras nos muitos contextos do trabalho marítimo desenvolvido ao longo do século XIX no Brasil, ou se somos nós que não as enxergamos quando realizamos nossas pesquisas. Ao apurarmos nosso olhar, certamente passaremos a perceber inúmeros sujeitos que, apesar de nunca antes vistos, ali sempre estiveram.

Afinal, como vimos, não é que as mulheres não figurem na documentação acerca do trabalho marítimo no Brasil durante o século XIX. A questão central para sua ausência dos debates historiográficos parece estar muito mais atrelada ao fato de que, na maior parte das vezes, elas não são o objeto da pesquisa, ou então, nem sequer são cogitadas como tal, em uma lógica pela qual o trabalho marítimo seria uma atividade exercida incontestavelmente apenas por homens. Além do mais, o trabalho marítimo não foi apenas aquele exercido pelos homens que compunham as tripulações das embarcações que cruzavam os oceanos e navegavam as costas, rios e lagos. Por mais que fosse, mesmo neste caso, lá estavam algumas mulheres.

O que se pretende aqui não é forjar uma nova realidade na qual as mulheres que atuaram no cenário marítimo seriam tão numerosas quanto os homens. Isso certamente seria

---

<sup>492</sup> DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo o século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

<sup>493</sup> SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria de análise histórica. *Educação e Realidade*, Porto Alegre, v.16, n.2, p. 5-22, jul/dez., 1990.

inadequado. O número de mulheres trabalhadoras marítimas que existiram no Brasil durante o período aqui analisado foi consideravelmente menor do que o de homens. Não é possível desconsiderar que, dentro das expectativas culturais para os papéis de gênero da sociedade brasileira daquele período, o trabalho, para além daquele desenvolvido na esfera privada e relacionado ao lar e a família, era de encargo, sobretudo dos homens. Por outro lado, igualmente leviano seria ignorar que as formas pelas quais o gênero, combinado a outros marcadores como raça e classe, imprimiram diferentes materialidades sobre estas mulheres, tornando distintas suas vidas, trajetórias sociais, experiências cotidianas de trabalho e, conseqüentemente, suas histórias.

Embora a historiografia brasileira, por vezes, relegue à mulher do século XIX ao espaço privado e vincule a sua atuação laboral quase que exclusivamente ao trabalho doméstico, é sempre essencial nos questionarmos de qual perfil social de mulher essas constatações aproximam. Como lembrou Angela Davis, as mulheres negras sempre trabalharam mais fora de casa do que as brancas, “o enorme espaço que o trabalho ocupa hoje na vida das mulheres negras reproduz um padrão estabelecido durante os primeiros anos da escravidão”. Além disso, para além da massa de mulheres escravas que exerceram funções relacionadas ao trabalho doméstico – e que por isso tiveram uma atuação condizente com a divisão sexual do trabalho nessas sociedades –, Davis recorda que uma parte das mulheres escravizadas foi obrigada a trabalhar de modo tão masculino quanto seus companheiros homens. Por mais que esteja se referindo ao contexto estadunidense, a observação da autora é igualmente válida ao contexto brasileiro.<sup>494</sup>

É importante também lembrarmos que, no interior do sistema escravista, muitas mulheres africanas, afrodescendentes ou indígena, foram percebidas, tal como os homens, como meras unidades de trabalho lucrativas. Uma visão que, *por vezes*, poderia desprovê-las de gênero, fazendo da mulher escrava, antes de tudo, uma trabalhadora em tempo integral. Isso não significa, contudo, que essas mulheres não tenham sido mães, esposas, donas de casa, ou, que não tenham sido vítimas de uma estrutura marcadamente patriarcal. Afinal, “embora a explicação para a subordinação dos diferentes grupos de mulheres não seja a mesma, é preciso considerar que, mesmo prestando atenção nas diferenças entre as mulheres, não é possível esquecer as desigualdades e as relações de poder advindas da diferenciação sexual”.<sup>495</sup> Contudo, o que Davis parece querer dizer é que, só é possível obter uma real percepção acerca

---

<sup>494</sup> DAVIS, Angela. *Mulher, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 17-24.

<sup>495</sup> PEDRO, *op. Cit.*, p. 83.



da vida das mulheres nas sociedades escravocratas se, incontrolavelmente, perpassarmos pelo reconhecimento de seu papel como trabalhadoras.<sup>496</sup>

A trajetória de inúmeras mulheres, fosse as que viveram em condição escrava, mas também àquelas pertencentes aos grupos mais pobres da sociedade e que viveram, não só no Brasil, mas nas sociedades escravocratas americanas de um modo geral, parecem ter sido trajetórias incontestavelmente perpassadas pelo trabalho. Estas mulheres, acabaram, muitas vezes, exercendo inclusive funções que, na divisão sexual do trabalho daquelas culturas, eram consideradas masculinas. A nós, frente a possibilidade da existência dessas mulheres, cabe fazermos a pergunta: não seriam essas também trabalhadoras marítimas?

Se a resposta para esta pergunta for sim, essencial me parece que a visão de um trabalho marítimo realizado exclusivamente por homens seja, de uma vez por todas, posta sobre terra. Afinal, assim como objetos esquecidos à preamar, as trabalhadoras marítimas parecem ter sido levadas pela maré. A ausência de sua não presença nos documentos, contudo, não deve significar a sua inexistência e, assim como o mar faz, quem sabe a História tenha o poder de trazê-las novamente à praia.

*“A navegar partirei  
acompanhada ou sozinha.  
Abençoada ou maldita  
a navegar partirei.  
Partirei para me casar  
a navegar partirei.  
Partirei para me entregar  
a navegar partirei.  
Partirei para trabalhar  
a navegar partirei.  
Partirei para me encontrar  
para jamais partirei”.*  
(Jorge Amado, 1958)

---

<sup>496</sup> DAVIS, *idem*.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista a importância histórica que o mar e o trabalho marítimo assumiram frente a formação econômica e sociocultural de Santa Catarina, especialmente para os centros urbanos que se desenvolveram ao longo da região litorânea da província, esta pesquisa teve como objetivo central identificar quem foram os trabalhadores que ali atuaram nos diferentes setores da faina marítima em meados do século XIX e, assim, contribuir para uma maior compreensão acerca de suas experiências laborais. Para tanto, foram analisados os censos marítimos do Ministério da Marinha, uma série de mapas censitários publicados entre os anos de 1847 e 1875 e que, ao se apresentarem como uma massa documental até então inédita, recolheram e sistematizaram dados como nacionalidade, cor e estatuto jurídico, permitindo ao Estado Imperial, pela primeira vez, conhecer, mesmo que de forma parcial, o perfil dos diferentes grupos de trabalhadores que atuavam nas fainas marítimas ao longo da costa litorânea do território brasileiro.

Como vimos, a elaboração e publicação destes censos só se mostrou possível, devido a implementação das capitânicas dos portos, um aparo administrativo até aquele momento inexistente, vinculado ao Ministério da Marinha e que, dentre outras coisas, buscou fiscalizar os espaços portuários, legislar acerca dos diferentes setores do trabalho marítimo, bem como, regular a atuação de seus trabalhadores. Implementada em 1845, pelo então Ministro da Marinha, o político liberal, Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, a estrutura da capitania dos portos parece ter sido criada como instituição promotora de um projeto maior. Mais do que simplesmente renovar a gestão dos portos nacionais, e reafirmar seu controle sobre estes espaços, Holanda Cavalcanti visava também promover uma verdadeira transformação no cenário do trabalho marítimo brasileiro.

Embora esse seja um tema invisível nas discussões que aprovaram a criação das capitânicas dos portos (bem como nessa dissertação até esse momento!), vale lembrar que à época da discussão do projeto das capitânicas, o governo brasileiro se via envolto em complexas e polemicas questões relacionadas a permanência do tráfico de escravos para o Brasil e a continuidade do trabalho escravo, defendido como basilar à economia brasileira. Lembremos que 1845 foi exatamente o ano do *bill Aberdeen*, momento em que a Grã-Bretanha assumiu uma postura altamente combativa frente a permissibilidade brasileira em relação ao tráfico mesmo este estando completamente proibido desde 1831. Ao passar a tratar o tráfico realizado nos portos brasileiros como pirataria, a postura assumida pelas forças de

repressão britânicas, sob as ordens do ministro Aberdeen, colocaram tanto a integralidade de alguns dos portos mais importantes do território nacional quanto a navegação mercante realizada na costa brasileira em risco. Fazer o resgate dessa informação a essa altura parece relevante porque, ao final desta análise, ao que tudo me parece, tanto a capitania dos portos, quanto o processo de definição dos setores do trabalho marítimo e, conseqüentemente, do ideal de trabalhador empregado neste setor, parecem ser elementos constitutivos de um projeto mais amplo de modernização do Estado imperial brasileiro, defendido pelos políticos liberais em um momento no qual se tornava eminente o fim do tráfico de escravos e, por isso, incontornável a necessidade de se pensar sobre o futuro do trabalho no Brasil. Suspeito, inclusive, que o projeto das capitanias só tenha sido aprovado tão rapidamente, mesmo possuindo intenções tão difusas e rarefeitas aos olhos dos parlamentares, graças a emergência com que a pauta da regulação das atividades e dos espaços portuários brasileiros explodiu no colo dos deputados e senadores brasileiros. Ou seja, maquiado sob um discurso nacionalista de regulação dos portos e da navegação – um mecanismo que permitisse uma real tomada de controle do vasto litoral e seus portos –, o que o governo liberal fez foi aprovar um projeto que buscava, na verdade, promover a modernização do trabalho, formulando um novo ideal acerca do mesmo, buscando atribuir à população trabalhadora um aspecto mais morigerante e proativo, condizente como perfil de trabalhador com o qual uma nação moderna deveria contar. Além disso, como foi possível perceber, esse projeto buscou ainda incorporar de forma mais efetiva à noção de “povo brasileiro” grupos ainda marginalizados da sociedade, como indígenas, libertos e mestiços. Essa incorporação passaria, incontrolavelmente, pela leitura desses sujeitos como trabalhadores livres, úteis aos interesses da nação e, por isso, coerentes frente a expectativa que se tinha de seu desempenho laboral e o primeiro laboratório desta empreitada seria, como bem vimos, os setores marítimos,

Essa tentativa de modernização da figura do trabalhador marítimo fica evidente, por exemplo, quando levamos em conta a forma pela qual o Ministério da Marinha buscou transformar a imagem que a população, de um modo geral, tinha daquele universo laboral e, com isso, criar novos mecanismos que permitam ao Estado arregimentar um número maior de trabalhadores livres e nacionais aos setores que o compunha, sobretudo à navegação mercante. No entanto, para isso, se mostrava necessário renovar o valor simbólico daqueles ofícios. O que foi feito por meio da implementação de melhorias na remuneração e nas condições a serem enfrentadas no serviço militar; da tentativa de distanciar o serviço militar de formas coercitivas e violentas de arrecadação de mão de obra (como o recrutamento e o

emprego de criminosos); da tentativa de estender a obrigatoriedade do serviço militar também aos estrangeiros – numerosos na cabotagem mas imunes a esse ônus; da oferta de isenção do serviço da Guarda Nacional àqueles que se dedicassem as fainas marítimas; da criação e implementação de escolas de aprendizes de marinheiros em diversas províncias do império; da tentativa de construir uma nova imagem de trabalhador marítimo, sobretudo de marinheiro, que se afastasse daquela existente no imaginário social já bastante pejorativada e, pela qual os marinheiros eram muito frequentemente percebidos como violentos, bêbedos, desordeiros, rudes etc. (lembramos aqui do caso de Simão Juliano e de como o marítimo foi pintado como sendo um herói nacional!). Por fim, mas não menos importante, vale lembrar que outro elemento central desse projeto foi a tentativa de reduzir a importância do trabalho escravo às fainas marítimas. Ao propor uma lei que limitaria a atuação de escravos nas tripulações das embarcações nacionais, mais do que incentivar a adesão de trabalhadores livres ao setor, Holanda Cavalcanti buscava mascarar a importância do trabalho escravo, descolando a imagem do trabalho marítimo da escravidão e tornando assim aquela uma futura experiência laboral mais atrativa à trabalhadores livres e libertos. Mas, como vimos, alguns desses aspectos nunca chegaram a ser concretizados, afinal, uma coisa são as intenções, outra, bem diferente, é a realidade.

O plano de Holanda Cavalcanti (e dos liberais de um modo geral), de promover um processo que permitisse o abandono do recrutamento e, conseqüentemente, do trabalho coercitivo como estratégia de arrecadação de mão-de-obra à Marinha de Guerra, bem como que promovesse uma gradual transformação do perfil dos trabalhadores da Marinha Mercante e dos demais setores marítimos, de modo que estes passassem a ser compostos, sobretudo, por trabalhadores nacionais e livres, não chegou a ser concluído. Após três anos à frente da pasta, em maio de 1847, os liberais deixam o Ministério, que passou novamente às mãos do Partido Conservador.

Embora o projeto liberal já estivesse em partes implementado, não tardou para que os conservadores sinalizassem seu desinteresse em abolir o recrutamento e estimular o trabalho livre. Foram abandonadas quaisquer tentativas de limitar o emprego de trabalhadores escravizados na navegação mercante ou de condicionar a atuação de estrangeiros como marinheiros. Mais do que manter o tributo de sangue como uma das principais estratégias de arrecadação de mão-de-obra à Armada Nacional, os conservadores parecem ainda ter usado a seu favor a estrutura das capitânias. Isso porque, a partir de 1847, quando a tarefa de engajar e recrutar homens ao serviço militar passou a ser de responsabilidade dos capitães dos portos, o

que se observou foi um considerável aumento no número de trabalhadores marítimos que, por não possuírem ou apresentarem alguma irregularidade em suas matrículas, acabaram sendo presos e redirecionados à marinha de guerra ao receberem como punição por tais infrações, o recrutamento militar (algo que, pelo que pude perceber, ganha destacada proporção a partir da década de 1860 foi o advento da Guerra do Paraguai). Dito de outra forma, o que os conservadores aparentemente fizeram, foi cooptar a seu favor o sistema de regulação do trabalho marítimo implementado pelos liberais através do regulamento de 1846.

Mais do que abrir uma brecha na legislação que lhes permitiu converter trabalhadores marítimos (que em um primeiro momento estariam isentos do recrutamento) em infratores recrutáveis e, assim, solucionar a questão da mão-de-obra na marinha de guerra, o redirecionamento arbitrário destes trabalhadores permitiu ainda ao governo imprimir um novo perfil àqueles que chegavam à Armada, substituindo gradativamente criminosos, vadios e sujeitos totalmente avessos a lida marítima por trabalhadores minimamente especializados. Atendendo, assim, a uma demanda interna da marinha de guerra que era latente desde pelo menos o início da década de 1840, mas pagando o alto e antigo preço do desinteresse dos grupos de trabalhadores nacionais livres e libertos que, frente a possibilidade de precarização de sua liberdade ( que era um grande risco em uma sociedade na qual as fronteiras entre escravidão e liberdade eram tão porosas), se mostravam cada vez menos interessados em adentrar o mundo do trabalho marítimo. Na década de 1870 os ministros da marinha ainda denunciavam a cena de uma cabotagem que se encontrava entregue às mãos de escravos e estrangeiros frente ao temor dos trabalhadores nacionais de, ao se tornarem marítimos, acabarem sendo vitimados pelo recrutamento forçado.

Embora a análise da história da capitania dos portos nesse trabalho tenha se limitado aos primeiros anos de seu funcionamento, à guisa de ilustração, cabe ainda ressaltar que, pouco a pouco, a instituição foi sendo corroída em suas funções e alijada em seus poderes. Como se não bastassem os problemas estruturais, de origem financeira, que imprimiram a sua atuação um caráter deficitário e limitado, a promulgação de novas leis foi descentralizando uma série de funções que os liberais haviam buscado centralizar e promoveu uma redistribuição de poder às esferas administrativas locais e regionais. O Código comercial de 1850, por exemplo, destituiu as capitanias do poder de regular as relações de trabalho no interior das embarcações e desautorizou o capitão do porto a julgar casos de avarias e acidentes, ambas as situações haviam sido relegadas à alçada dos juizados comuns. Outro exemplo, seria o regulamento das alfândegas, de 1869, que se sobrepunha ao regulamento das capitanias de 1846 em vários

pontos no tocante a gestão dos espaços portuários. Ao início da década de 1870, a capitania dos portos já se achava esvaziada da maior parte de suas funções.

Ao término desta pesquisa, percebo que o tema da criação, implementação e precarização da capitania dos portos como parte do aparato administrativo estatal durante a segunda metade do século XIX, certamente pode e deve ser melhor explorado. Embora tenha preterido o aprofundamento deste tema frente ao objetivo central que tinha essa pesquisa, minhas impressões finais me levam a crer que uma abordagem que se detenha de forma mais demorada e cuidadosa sobre tal questão certamente seria capaz de localizar no interior deste processo uma complexa disputa entre diferentes projetos políticos de nação. Embora o projeto de Holanda Cavalcanti tenha fracassado, seus anseios me parecem capazes de informar acerca de uma outra realidade possível àquela experienciada pelo Brasil, frente ao êxito dos conservadores em defenderem seus interesses. Mas essa, certamente é uma discussão para outro momento...

\*\*\*

Embora tenha sido concebida como instrumento que permitiria aos liberais acompanharem a transformação dos grupos de trabalhadores e, a despeito do fracasso e abandono das motivações iniciais do projeto das capitanias dos portos, após uma pequena interrupção (de 1849 a 1851), a publicação dos censos marítimos, produzidos a partir das matrículas de trabalhadores foi retomado. Mesmo tendo sido vítima de uma série de críticas, essa foi uma função que as capitanias exerceram até meados da década de 1870.

Como é possível perceber através da análise dos censos, a partir de 1846, o Governo passou a dividir o trabalho marítimo em três setores distintos: a navegação, a pesca e a construção naval. Sendo que o primeiro destes setores, a navegação, era subdividida em navegação de longo curso, de cabotagem e tráfego dos portos e rios navegáveis. A construção naval, por sua vez, era formada pelos grupos dos carpinteiros da ribeira e dos calafates.

Foi a partir destas contagens, bem como da documentação expedida pela capitania do porto de Santa Catarina e de outros grupos documentais, que foi possível perceber que, naquela província, os setores da faina marítima foram responsáveis por empregar significativas somas de trabalhadores. A porcentagem dos que atuavam em alguma atividade relacionada a este mundo do trabalho em Santa Catarina foi, em média, de duas a três vezes maior do que aquela percebida em relação ao Império. De todos os setores, o da navegação foi aquele que apresentou as somas mais expressivas de trabalhadores e, dentre as suas modalidades, há de se destacar a navegação de cabotagem.

Embora Santa Catarina tenha desenvolvido durante o século XIX um comércio marítimo voltado quase que exclusivamente ao mercado interno e com base em produtos de baixa arrecadação, o que se observou foi que, devido as especificidades de seu território (a província possuía um vasto litoral, demarcado inúmeras baías, enseadas e ilhas), desenvolveu-se ali uma atividade mercantil bastante ampla, complexa e dinâmica, sobretudo nas principais cidades portuárias da província, como Desterro, Laguna, São Francisco do Sul e Itajaí. Evidência disso, é o fato de que Santa Catarina se manteve ao longo do período analisado entre as cinco províncias que apresentaram as maiores somas de marítimos atuantes na navegação de cabotagem em todo o Império e uma alta soma de embarcações de pequeno e médio porte.

Com relação ao perfil destes trabalhadores, percebeu-se que, em média, 55% dos marítimos da cabotagem catarinense eram trabalhadores livres, ao passo que 45% viviam sob condição cativa. Dentre os marítimos livres, 60% eram nacionais e 40% estrangeiros. Santa Catarina apresentou o quadro menos diversificado do Império em relação aos marítimos livres. Ali, 100% dos marítimos estrangeiros foram contabilizados como brancos, a maior parte provavelmente de origem portuguesa e, a despeito de raras exceções, o grupo dos marítimos nacionais, parece, da mesma forma, ter sido formado majoritariamente por marítimos brancos. Além disso, Santa Catarina foi, dentre todas as outras províncias, a única a não apresentar nenhum marítimo classificado como índio.

Se os homens de cor parecem ter sido raros entre os marítimos livres, cabe destacar que Santa Catarina foi a província que apresentou a terceira maior porcentagem de escravos dentre os marítimos matriculados. Eles foram, em média, 45% dos marinheiros, ao passo que, a nível nacional, os escravos corresponderam a 33% dos marinheiros da cabotagem. A média de marinheiros escravos na cabotagem catarinense foi a mesma que a mais alta média anual apresentada pelo quadro nacional, chegando, em alguns anos, a alcançar ou ultrapassar os 50%. Além disso, Santa Catarina apresentou o menor índice de redução do percentual de escravos entre os marinheiros observado ao longo do período analisado. Além de utilizar mais escravos na navegação de cabotagem do que a média nacional, naquela província o emprego destes trabalhadores também se deu por mais tempo.

Diferente da navegação, a pesca parece ter figurado como uma indústria pouco desenvolvida em Santa Catarina. Se, outrora, atividades como a pesca da baleia haviam sido exercidas de forma pujante, àquela altura, poucos eram os trabalhadores matriculados na capitania do porto daquela província que viviam exclusivamente da pesca. Santa Catarina

esteve entre as três províncias com o menor número de pescadores matriculados. Ao longo do período analisado, os pescadores catarinenses não chegaram a representar 1% do total nacional. Dos pescadores matriculados na província, 83% eram homens livres e 17% escravos. Um índice que diferia daquele apresentado a nível nacional, no qual os escravos chegavam a 25% dos pescadores matriculados. Santa Catarina foi também, ao longo de quase toda a série a província que, proporcionalmente, apresentou a maior porcentagem de trabalhadores tidos com brancos entre os pescadores livres, 82% e, conseqüentemente, aquela na qual os livres pardos e pretos foram menos numerosos, apenas 5% e 1%, respectivamente.

Diferentemente do que se observou no caso de marítimos e pescadores, entre os construtores navais, 100% dos carpinteiros e calafates matriculados em Santa Catarina eram homens livres, embora, a nível nacional, 19% dos calafates e 10% dos carpinteiros da ribeira matriculados fossem escravos. Contudo, cabe ressaltar que, tal como pode ser observado por outras fontes, como por exemplo, anúncios de compra e venda, é provável que tanto no setor da pesca quanto da construção naval, o número de escravos atuantes nessas atividades fosse maior do que aquele representado pelas matrículas. Dentre os carpinteiros matriculados na província, em média, 85% eram brancos, 6% pardos e 9% pretos, e, dentre os calafates, 76% eram brancos, 7% eram pardos e 17% pretos. A ausência de escravos matriculados como carpinteiros e calafates, aliada a baixa concentração de pardos e pretos livres nos dois setores, fez com que Santa Catarina apresentasse uma média de homens de cor que exerciam esses ofícios, pelo menos duas vezes menor do que a média apresentada pelo Império.

No entanto, se por um lado esse exercício de “ver como um Estado” que foram os censos do Ministério da Marinha – a despeito de toda as limitações já apresentadas ao longo desta pesquisa – é capaz de nos ofertar uma valiosa amostra dos sujeitos que compunham o mundo do trabalho marítimo no Brasil durante o século XIX, a essa altura, mostra-se essencial destacar que, por outro lado, tanto os censos quanto a matrícula das gentes do mar que os subsidiaram promoveram a (in)visibilização de parte significativa deste universo que buscavam elucidar. Afinal, o mesmo exercício que tornava visível essa realidade, era aquele que, ao mesmo tempo, a construía como objeto com contornos identificáveis. No caso dos carpinteiros da ribeira e calafates, por exemplo, a construção de uma identidade como trabalhador marítimo parece ter se dado posteriormente a 1846, momento em que o Ministério da Marinha incluiu esses grupos na matrícula das gentes do mar. Antes disso, ao que parece, construtores navais eram percebidos muito mais como artífices do que como trabalhadores marítimos, embora compusessem de forma inquestionável as comunidades portuárias. Em



contraponto, foram exatamente as pretensões estatais (destacadamente de cunho militar), as principais responsáveis pelo apagamento das mulheres dessa leitura do mundo do trabalho marítimo realizada pelo Ministério da Marinha. Fosse porque evocavam o reverso dos papéis sociais que deveriam desempenhar ou, simplesmente, em uma tentativa de manutenção de valores normativos próprios do sistema de controle e manutenção da ordem social vigente naquele momento, a existência dessas trabalhadoras parece ter sido sistematicamente ignorada ou, até mesmo, renegada. Ao contrário do que se possa imaginar, as mulheres, exercendo variadas atividades, atuaram direta ou indiretamente em diferentes setores do trabalho marítimo, bem como no interior das comunidades portuárias. Uma constatação que demonstrou que a realidade projetada pela documentação analisada, na qual a faina marítima era uma prática exclusivamente masculina, mais falava sobre projetos políticos em disputa no período do que sobre a realidade daquele universo laboral.

Além disso, na tentativa de regular o mundo do trabalho marítimo, o Ministério da Marinha acabou por elaborar – de forma arbitrária e de acordo com seus interesses – definições fechadas às categorias socioprofissionais do universo laboral marítimo. No entanto, ao longo dessa pesquisa foi possível perceber que essa (re)formulação dos setores do trabalho marítimo, bem como a (re)organização do ideal de trabalhador a ele pertencente – e aqui o prefixo se faz necessário porque é preciso considerar a existência de concepções anteriores a 1845 referentes tanto ao significado de trabalhado, quanto de identificação dos trabalhadores que compunham esse universo laboral tão heterogêneo –, ao ser promovida em resposta às demandas e interesses do Estado imperial, se mostra problemática também em outros sentidos.

O fato de que a matrícula das gentes do mar, ao tentar construir os trabalhadores marítimos (marinheiros, pescadores e construtores navais) como categoria socioprofissional homogênea – que supostamente tem em comum o fato de agregar trabalhadores cuja subsistência depende do mar –, dissimula as diferenças existentes entre esses diferentes setores e obscurece a diversidade no interior de cada um deles. Ao recortar o que será visível e o que não será, a matrícula e os censos colocam em foco algumas experiências ao passo que descartam outras.

Na navegação de cabotagem, por exemplo, a elaboração de um ideal de marinheiro pode, por vezes, esconder que, na verdade, os homens que compunham as tripulações da cabotagem e da navegação de longo curso, bem como aqueles que atuavam no tráfego dos portos e como jangadeiros e canoeiros no transporte de bens e pessoas, eram de uma

heterogeneidade quase inaudível a partir das matrículas e dos censos, uma vez que as categorias classificatórias acionadas por essa documentação se mostram insuficiente para explicitar de maneira satisfatória as diferentes experiências de trabalho que cada um desses sujeitos vivenciou. Experiências que, mesmo que ocorridas dentro de uma mesma embarção, ainda sim seria diferenciadas, uma vez que estes trabalhadores apresentavam diferentes condições social. Além do que, essa divisão cartesiana das fainas marítimas acabou também por vezes ocultando a fluidez dos sujeitos que circulavam entre elas. Como pude perceber ao longo da pesquisa, era comum que ao longo de suas vidas muitos trabalhadores atuassem em diferentes setores da navegação ou, até mesmo, do mundo o trabalho marítimo.

Já no caso da definição da categoria de pescador, por exemplo, um cenário problemático se forma, afinal, como vimos, o ideal de pescador que advém da matrícula 1846 oferta uma concepção limitada da atividade pesqueira, desconsiderando outras formas de pesca que não seja aquela realizada em auto mar, diariamente e com fins econômicos. Um recorte que negligencia que boa parte da atividade pesqueira era exercida como forma de subsistência, em diferentes ciclos temporais, com variadas técnicas de captura e coleta, envolvendo uma camada ampla das comunidades marítimas e com diferentes fins socioculturais. Não é pescador quem pesca e com a ajuda dela vive, mas sim quem atende aos quesitos burocráticos do Estado para o preenchimento dessa categoria. Como parece lógico, até chegar a esse ponto, muito se perdem pelo caminho.

Em Santa Catarina, por exemplo, embora o número de pescadores matriculados em Santa Catarina fosse reduzido, principalmente quando comparado ao de outras províncias, para além dos trabalhadores e das embarcações devidamente registradas, a pesca era uma prática difundida tanto nos espaços urbanos quanto nos rurais. Contudo, na maior parte das vezes, ela assumia um caráter de subsistência, sendo poucos os pescadores que estabeleciam uma relação direta entre o produto de seu trabalho e o mercado. Muitos viviam com ajuda da pesca, mas poucos exclusivamente dela.

Para concluir esta análise, busquei chamar atenção à necessidade, ainda latente à historiográfica brasileira, de melhor compreender a experiência de trabalho no Brasil durante o século XIX tendo em vista as fainas marítimas. Em meio a tantas descobertas, dúvidas, repostas, inquietações e questões que acabaram aqui nem sendo formuladas, saio com a certeza que a leitura que construímos até o momento do que é o trabalho marítimo ainda se mostra frágil e insuficiente e, por isso, precisa ser melhor explorada, pensada e experimentada.



## APÊNDICES

**APENDICE A: Funcionários do Arsenal de Marinha à disposição da Capitania do Porto de Desterro, suas funções e soldadas, em 1846.**

<b>Função</b>	<b>Nome</b>	<b>Soldo</b>	<b>Gratificação</b>	<b>Total</b>
Patrão-mor	José Ignácio da Silveira	37\$500		37\$000
Patrão	Agostinho José Prates	18\$000	6\$000	24\$000
Patrão	Francisco José Dias	18\$000	6\$000	24\$000
Remeiro	José Joaquim Lisboa	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	José da Silva	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Vicente Antônio Garcia	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	João Bento Barbosa	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	João Manoel Calisto	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Francisco Martins da Silva	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Vicente Martins da Silva	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	João Francisco	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	José Francisco	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Vicente da Cruz	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	José Joaquim de Sant'Anna	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Antônio José	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	José Manoel da Costa	12\$000	6\$000	18\$000
Remeiro	Narciso Antônio de Almeida	12\$000	6\$000	18\$000

Fonte: APESC. CAPP-PRESP, *Livro 1846-1848*, fl. 13.

**APÊNDICE B: Escravos da Nação sob tutela da secretaria de marinha disponibilizados à Capitania do Porto de Santa Catarina em 1849.**

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Nação</b>	<b>Ofício</b>
Antônio Ferreira			Carpinteiro de machado
João Ferreira	27	Crioulo	Carpinteiro de machado
Nicolau Cabra			Carpinteiro de machado
Cláudio			Remeiro
José	31	Crioulo	Remeiro
Antônio Pequeno	54	Moçambique	Remeiro
Nicolau Africano	54	Moçambique	Remeiro
Antônio Grande			Remeiro
Alexandre	48	Moçambique	Remeiro
Ventura			
Antônio Machado			
Henrique			

Fonte: APSC. CAPP-PRESP. *Livro 1848-1849*, fl. 202.

**APÊNDICE C: Remeiros a serviço da capitania do porto de Santa Catarina e suas remunerações, 1846-1872)**

<b>Remeiros</b>	<b>Remuneração</b>	<b>Remeiros</b>	<b>Remuneração</b>
<b>1846</b>		<b>1849</b>	
Antônio José	12\$000 mensal + \$200 diário	Antônio José	12\$000 mensal + \$200 diário
Francisco Martins da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário	Francisco Martins da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário
João Bento Barbosa	12\$000 mensal + \$200 diário	João Bento Barbosa	12\$000 mensal + \$200 diário
João Francisco	12\$000 mensal + \$200 diário	João Francisco	12\$000 mensal + \$200 diário
João Manoel Calisto	12\$000 mensal + \$200 diário	João Manoel Calisto	12\$000 mensal + \$200 diário
José da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário	José da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário
José Francisco	12\$000 mensal + \$200 diário	José Francisco	12\$000 mensal + \$200 diário
José Joaquim de Sant'Anna	12\$000 mensal + \$200 diário	José Joaquim de Sant'Anna	12\$000 mensal + \$200 diário
José Joaquim Lisboa	12\$000 mensal + \$200 diário	José Joaquim Lisboa	12\$000 mensal + \$200 diário
José Manoel da Costa	12\$000 mensal + \$200 diário	José Manoel da Costa	12\$000 mensal + \$200 diário
Narciso Antônio de Almeida	12\$000 mensal + \$200 diário	Narciso Antônio de Almeida	12\$000 mensal + \$200 diário
Vicente Antônio Garcia	12\$000 mensal + \$200 diário	Vicente Antônio Garcia	12\$000 mensal + \$200 diário
Vicente da Cruz	12\$000 mensal + \$200 diário	Vicente da Cruz	12\$000 mensal + \$200 diário
Vicente Martins da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário	Vicente Martins da Silva	12\$000 mensal + \$200 diário
<b>1854</b>		<b>1855</b>	
André [sic].	12\$000 mensal + \$200 diário	André [sic]	10\$000 mensal + \$200 diário
Antônio dos Santos Barbosa	12\$000 mensal + \$200 diário	Antônio Homem	10\$000 mensal + \$200 diário
Antônio Manoel Luiz	12\$000 mensal + \$200 diário	Antônio Percúcola	14\$000 mensal + \$200 diário
Augusto Mendes	12\$000 mensal + \$200 diário	Augusto Mendes	14\$000 mensal + \$200 diário
Caetano José Gonçalves	12\$000 mensal + \$200 diário	Domingos Francisco de Oliveira	14\$000 mensal + \$200 diário
Domingos Francisco de Oliveira	12\$000 mensal + \$200 diário	Firmino Prates	10\$000 mensal + \$200 diário
Duarte Antônio	12\$000 mensal + \$200 diário	Joaquim Coelho	10\$000 mensal + \$200 diário
Firmino Prates	12\$000 mensal + \$200 diário	José Joaquim de Espíndola	14\$000 mensal + \$200 diário
Jacinto de Oliveira	12\$000 mensal + \$200 diário	José Maria	14\$000 mensal + \$200 diário
João de Souza Pereira	12\$000 mensal + \$200 diário	Laurindo Antônio da Silva	14\$000 mensal + \$200 diário

João Francisco dos Santos	12\$000 mensal + \$200 diário	Mariano José Francisco	14\$000 mensal + \$200 diário
Joaquim Coelho	12\$000 mensal + \$200 diário	Thomaz de Souza	14\$000 mensal + \$200 diário
José Maria	12\$000 mensal + \$200 diário		
Paulo José Coelho	12\$000 mensal + \$200 diário		
<b>1856</b>		<b>1859</b>	
Antônio Fagundes	14\$000 mensal + \$200 diário	Antônio Manoel Luiz	14\$000 mensal + \$300 diário
Antônio Percúcola	14\$000 mensal + \$200 diário	Antônio Mendes de Araújo	14\$000 mensal + \$300 diário
Augusto Mendes	14\$000 mensal + \$200 diário	Augusto Mendes	14\$000 mensal + \$300 diário
Benigno Antônio Machado	10\$000 mensal + \$200 diário	Cândido Joaquim da Silva	14\$000 mensal + \$300 diário
Camilo Antônio da Silva	14\$000 mensal + \$200 diário	Cypriano Gonçalves	14\$000 mensal + \$300 diário
Claudino Duarte	10\$000 mensal + \$200 diário	Eduardo Guilherme	14\$000 mensal + \$300 diário
Cypriano Gonçalves	14\$000 mensal + \$200 diário	Firmino Prates	14\$000 mensal + \$300 diário
Domingos Prates	14\$000 mensal + \$200 diário	João dos Santos	14\$000 mensal + \$300 diário
Firmino Prates	10\$000 mensal + \$200 diário	João Floriano	14\$000 mensal + \$300 diário
Joaquim Coelho	10\$000 mensal + \$200 diário	José Antônio Marques	14\$000 mensal + \$300 diário
José Antônio Marque	14\$000 mensal + \$200 diário	José Joaquim Espíndola	14\$000 mensal + \$300 diário
José Lourenço da Silva	10\$000 mensal + \$200 diário	Manoel da Costa	14\$000 mensal + \$300 diário
José Maria	10\$000 mensal + \$200 diário	Manoel Francisco	14\$000 mensal + \$300 diário
Leandro Francisco da Silva	14\$000 mensal + \$200 diário	Nicolau Rodrigues Braga	14\$000 mensal + \$300 diário
Paulo José Coelho	10\$000 mensal + \$200 diário		
<b>1872</b>			
Caetano José Gonçalves	30\$000 mensal	Manoel Antônio da Silva	30\$000 mensal
Joaquim Francisco das Chagas	30\$000 mensal	Antônio Manoel de Araújo	30\$000 mensal
Antônio Manoel Luiz	30\$000 mensal	José Alves da Silva	30\$000 mensal
Antônio Zeferino Pereira da Silva	30\$000 mensal	Manoel Caetano do Nascimento	30\$000 mensal
Luiz Antônio de Oliveira	30\$000 mensal	João Maria Viana	30\$000 mensal
Fonte: APESC. CAPP-PRESP. <i>Livro 1848-1849</i> , fl. 204; <i>Livro 1854-1855</i> , fl. 02; <i>Livro 1854-1855</i> , fl. 10; <i>Livro 1856-jan./dez.</i> , fl. 06; <i>Livro 1859-jun./dez.</i> , fl. 29, <i>Livro 1872-jan./jun.</i> , fl. 33.			

**APÊNDICE D: Mapa dos indivíduos que se empregaram na navegação de cabotagem, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 a 1867.**

<b>MARÍTIMOS DA CABOTAGEM</b>									
<b>PROVÍNCIA</b>	<b>MARINHEIROS</b>						<b>Total</b>	<b>MARÍTIMOS COM FUNÇÕES ESPECÍFICAS</b>	<b>TOTAL GERAL</b>
	<b>Livres</b>			<b>Escravos</b>					
	<i>Branco</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>			
<b>1852</b>									
Pará	74	997	8	7	19	28	<b>1133</b>	322	<b>1455</b>
Maranhão	42	0	30	2	7	112	<b>193</b>	55	<b>248</b>
Alagoas	179	0	204	49	3	17	<b>452</b>	147	<b>599</b>
Bahia	829	0	228	87	28	632	<b>1804</b>	664	<b>2468</b>
Rio de Janeiro	1824	174	317	293	164	3391	<b>6163</b>	1809	<b>7972</b>
São Paulo	97		24	10	2	29	<b>162</b>	49	<b>211</b>
Santa Catarina	360		16	6	7	302	<b>691</b>	79	<b>770</b>
Rio Grande do Sul	224		25	1		243	<b>493</b>	153	<b>646</b>
<b>Total</b>	<b>3629</b>	<b>1171</b>	<b>852</b>	<b>455</b>	<b>230</b>	<b>4754</b>	<b>11091</b>	<b>3125</b>	<b>14216</b>
<b>1853</b>									
Pará	68	346	6				<b>420</b>	189	<b>609</b>
Maranhão	32		25	4	9	100	<b>170</b>	32	<b>202</b>
Pernambuco	289	7	81	31	30	300	<b>738</b>	173	<b>911</b>
Alagoas	187		218	51	5	30	<b>491</b>	155	<b>646</b>
Bahia	858		230	92	29	622	<b>1831</b>	727	<b>2558</b>
Rio de Janeiro	2582	197	397	354	182	3629	<b>7341</b>	1817	<b>9158</b>
Santa Catarina	514					320	<b>834</b>	216	<b>1050</b>
Rio Grande do Sul	149		4	9	2	185	<b>349</b>	100	<b>449</b>
<b>Total</b>	<b>4679</b>	<b>550</b>	<b>961</b>	<b>541</b>	<b>257</b>	<b>5186</b>	<b>12174</b>	<b>3409</b>	<b>15583</b>
<b>1854</b>									
Pará	85	711	146	35	39	31	<b>1047</b>	380	<b>1427</b>
Maranhão	38		20	3	10	91	<b>162</b>	29	<b>191</b>
Pernambuco	250		90	70	40	110	<b>560</b>	155	<b>715</b>
Alagoas	204		223	54	6	48	<b>535</b>	158	<b>693</b>
Bahia	484	70	265	177	14	269	<b>1279</b>	758	<b>2037</b>
Rio de Janeiro	3003	174	363	320	164	3947	<b>7971</b>	1727	<b>9698</b>
São Paulo	18					1	<b>19</b>	5	<b>24</b>
Paraná	18	1	5	1	4	7	<b>36</b>	7	<b>43</b>
Santa Catarina	317				51	264	<b>632</b>	235	<b>867</b>
Rio Grande do Sul	144		10	25	2	252	<b>433</b>	135	<b>568</b>
<b>Total</b>	<b>4561</b>	<b>956</b>	<b>1122</b>	<b>685</b>	<b>330</b>	<b>5020</b>	<b>12674</b>	<b>3589</b>	<b>16263</b>
<b>1855</b>									
Pará	138	44	32	13	10	29	<b>266</b>	172	<b>438</b>
Maranhão	30		45	34	14	103	<b>226</b>	63	<b>289</b>
Pernambuco	618	4	176	34	2	104	<b>938</b>	162	<b>1100</b>

Alagoas	160		24	7		85	<b>276</b>		86	<b>362</b>
Bahia	589	86	286	205	14	298	<b>1478</b>		733	<b>2211</b>
Rio de Janeiro	3166	171	396	277	131	3815	<b>7956</b>		1796	<b>9752</b>
São Paulo	201	23	36	11	22	113	<b>406</b>		142	<b>548</b>
Paraná	44		4	4	1	10	<b>63</b>		24	<b>87</b>
Santa Catarina	457				54	267	<b>778</b>		102	<b>880</b>
Rio Grande do Sul	323	24	49	19	10	393	<b>818</b>		354	<b>1172</b>
<b>Total</b>	<b>5726</b>	<b>352</b>	<b>1048</b>	<b>604</b>	<b>258</b>	<b>5217</b>	<b>13205</b>		<b>3634</b>	<b>16839</b>

Províncias	MARINHEIROS										MARTIMOS COM FUNÇÕES ESPECIFICAS	Total geral	
	NACIONAIS					ESTRANGEIROS							
	Livres		Escravos			Livres			Total				
	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>brancos</i>	<i>índios</i>		<i>pardos</i>			<i>pretos</i>
<b>1856</b>													
Pará	80	12	34	11		7	63		3	3	<b>213</b>	188	<b>401</b>
Maranhão	17		39	11	5	108	12				<b>192</b>	57	<b>249</b>
Pernambuco	120		90	60	42	120	160				<b>592</b>	185	<b>777</b>
Alagoas	215					67	98				<b>380</b>	135	<b>515</b>
Sergipe	66	1	171	94	10	70	71		2		<b>485</b>	235	<b>720</b>
Bahia	296	94	267	194	14	289	265				<b>1419</b>	910	<b>2329</b>
Espírito Santo	74		12	2	7	23	12				<b>130</b>	30	<b>160</b>
Rio de Janeiro	1052	169	399	87	129	3810	2121		6	197	<b>7970</b>	1836	<b>9806</b>
Paraná	18	1	9	1		14	23				<b>66</b>	27	<b>93</b>
Santa Catarina	204				54	296	137				<b>691</b>	249	<b>940</b>
Rio G. do Sul	178	24	47	51	16	327	191	5	9	6	<b>854</b>	408	<b>1262</b>
<b>Total</b>	<b>2320</b>	<b>301</b>	<b>1068</b>	<b>511</b>	<b>277</b>	<b>5131</b>	<b>3153</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>206</b>	<b>12992</b>	<b>4260</b>	<b>17252</b>
<b>1857</b>													
Maranhão	30		22	20	4	65					<b>141</b>	44	<b>185</b>
Pernambuco	54	1	93	20		84	144	2			<b>398</b>	218	<b>616</b>
Alagoas	346		10			113	288				<b>757</b>	182	<b>939</b>
Sergipe	81	24	372	146	13	385	259				<b>1280</b>	641	<b>1921</b>
Bahia	309	108	268	196	14	288	285				<b>1468</b>	855	<b>2323</b>
Espírito Santo	84		14	3	10	25	13				<b>149</b>	33	<b>182</b>
Rio de Janeiro	1037	134	429	89	107	3813	2284	1	6	203	<b>8103</b>	1725	<b>9828</b>
Paraná	112		97			33	35				<b>277</b>	16	<b>293</b>
Santa Catarina	212		4		59	298	140				<b>713</b>	261	<b>974</b>
Rio G. do Sul	219					824	291			1	<b>1335</b>	352	<b>1687</b>
<b>Total</b>	<b>2484</b>	<b>267</b>	<b>1309</b>	<b>474</b>	<b>207</b>	<b>5928</b>	<b>3739</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>204</b>	<b>14621</b>	<b>4327</b>	<b>18948</b>
<b>1858</b>													
Pará	80	20	30	2							<b>132</b>	639	<b>771</b>
Maranhão	25	28	26	8		55	16				<b>158</b>	55	<b>213</b>
Piauí	33	2	66	4		51	24				<b>180</b>	58	<b>238</b>



Ceará	29	6	84	15	3	1	5					<b>143</b>	13	<b>156</b>
Alagoas	225		181	78		60						<b>544</b>	32	<b>576</b>
Sergipe	106	7	374	181		103	7					<b>778</b>	127	<b>905</b>
Bahia	201	124	352	142		385	398					<b>1602</b>	812	<b>2414</b>
Espírito Santo	86	7	16	5	14	26	16					<b>170</b>	42	<b>212</b>
Rio de Janeiro	1069	123	447	87	110	3820	2209	2	11	203		<b>8081</b>	1741	<b>9822</b>
São Paulo	5					1	9					<b>15</b>	3	<b>18</b>
Paraná												<b>0</b>	16	<b>16</b>
Santa Catarina	231				57	306	140					<b>734</b>	265	<b>999</b>
Rio G. do Sul	208	10	15	20	14	677	354	7	5	8		<b>1318</b>	195	<b>1513</b>
<b>Total</b>	<b>2298</b>	<b>327</b>	<b>1591</b>	<b>542</b>	<b>198</b>	<b>5485</b>	<b>3178</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>211</b>		<b>13855</b>	<b>3998</b>	<b>17853</b>

## 1859

Maranhão	44	1	42	2	1	44	23					<b>157</b>	92	<b>249</b>
Piauí	14	11	21	9	4	8	11					<b>78</b>	23	<b>101</b>
Ceará	44	12	112	17	5	5	11					<b>206</b>	16	<b>222</b>
Pernambuco	54	1	93	20	0	84	144	2				<b>398</b>	202	<b>600</b>
Alagoas	220	9	365	140	0	40	10					<b>784</b>	30	<b>814</b>
Sergipe	83	9	359	191	0	113	27					<b>782</b>	159	<b>941</b>
Bahia	257	140	435	164	10	44	601	16	8	461		<b>2136</b>	952	<b>3088</b>
Espírito Santo	44	16	55	22	32	55	52					<b>276</b>	74	<b>350</b>
Rio de Janeiro	1150	96	418	76	128	3723	2240	1	11	199		<b>8042</b>	1649	<b>9691</b>
São Paulo	9		1			2	5					<b>17</b>	6	<b>23</b>
Paraná	24	2	4		2	2	15			10		<b>59</b>	22	<b>81</b>
Santa Catarina	255		0		60	328	161					<b>804</b>	290	<b>1094</b>
Rio G. do Sul	55	8	12	10	15	225	182	3	4	2		<b>516</b>	109	<b>625</b>
<b>Total</b>	<b>2253</b>	<b>305</b>	<b>1917</b>	<b>651</b>	<b>257</b>	<b>4673</b>	<b>3482</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>672</b>		<b>14255</b>	<b>3624</b>	<b>17879</b>

## 1860

Maranhão	44	1	42	2	1	44	23					<b>157</b>	92	<b>249</b>
Piauí	14	11	21	9	4	8	11					<b>78</b>	23	<b>101</b>
Ceará	44	12	112	17	5	5	11					<b>206</b>	16	<b>222</b>
Pernambuco	54	1	93	20	0	84	144	2				<b>398</b>	262	<b>660</b>
Alagoas	229	9	365	119	0	49	10	0				<b>781</b>	30	<b>811</b>
Sergipe	83	9	359	191	0	113	27					<b>782</b>	159	<b>941</b>
Bahia	257	140	435	164	10	44	601	16	8	461		<b>2136</b>	952	<b>3088</b>
Espírito Santo	44	16	55	22	32	55	52					<b>276</b>	74	<b>350</b>
Rio de Janeiro	1150	96	418	76	128	3723	2249	1	11	199		<b>8051</b>	1649	<b>9700</b>
São Paulo	9	0	1			2	5					<b>17</b>	6	<b>23</b>
Paraná	24	2	4		2	2	15			10		<b>59</b>	22	<b>81</b>
Santa Catarina	255				60	328	161					<b>804</b>	290	<b>1094</b>
Rio G. do Sul	55	8	12	10	15	225	182	3	4	2		<b>516</b>	109	<b>625</b>
<b>Total</b>	<b>2262</b>	<b>305</b>	<b>1917</b>	<b>630</b>	<b>257</b>	<b>4682</b>	<b>3491</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>672</b>		<b>14261</b>	<b>3684</b>	<b>17945</b>

## 1861

Maranhão	45	6	31	1		42	37			1		<b>163</b>	73	<b>236</b>
Ceará	49	7	125	18	5	4	10					<b>218</b>	15	<b>233</b>
Alagoas	236		377	123		48	11					<b>795</b>	32	<b>827</b>

Sergipe	99	9	417	211		113	27				<b>876</b>	172	<b>1048</b>
Bahia	261	143	480	200	15	40	620	18	8	480	<b>2265</b>	1001	<b>3266</b>
Espírito Santo	47	15	57	20	29	51	41				<b>260</b>	80	<b>340</b>
Rio de Janeiro	1125	72	407	73	129	3720	2301		7	185	<b>8019</b>	1640	<b>9659</b>
São Paulo	9				1	8	15				<b>33</b>	8	<b>41</b>
Santa Catarina	287				60	345	198				<b>890</b>	315	<b>1205</b>
Rio G. do Sul	62	10	14	12	16	201	224	4	6	5	<b>554</b>	158	<b>712</b>
<b>Total</b>	<b>2220</b>	<b>262</b>	<b>1908</b>	<b>658</b>	<b>255</b>	<b>4572</b>	<b>3484</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>670</b>	<b>14073</b>	<b>3494</b>	<b>17567</b>

**1862**

Maranhão	24		40	2		62	12				<b>140</b>	65	<b>205</b>
Ceará	42	7	134	15	5	4	10				<b>217</b>	15	<b>232</b>
Alagoas	260		411	134		48	11				<b>864</b>	206	<b>1070</b>
Sergipe	113	12	471	228		114	30				<b>968</b>	184	<b>1152</b>
Bahia	360	153	900	521	16	39	1096	17	19	6	<b>3127</b>	1287	<b>4414</b>
Espírito Santo	47	15	57	20	29	51	41				<b>260</b>	80	<b>340</b>
Rio de Janeiro	992	86	428	92	142	2991	2400		9	193	<b>7333</b>	1511	<b>8844</b>
São Paulo	9				1	8	25				<b>43</b>	8	<b>51</b>
Santa Catarina	305				60	350	204				<b>919</b>	327	<b>1246</b>
Rio G. do Sul	74	8	12	5	16	231	290	8	12	10	<b>666</b>	153	<b>819</b>
<b>Total</b>	<b>2226</b>	<b>281</b>	<b>2453</b>	<b>1017</b>	<b>269</b>	<b>3898</b>	<b>4119</b>	<b>25</b>	<b>40</b>	<b>209</b>	<b>14537</b>	<b>3836</b>	<b>18373</b>

**1863**

Maranhão	1		48	5		66	12				<b>132</b>	92	<b>224</b>
Ceará	59	7	157	17	5	4	10				<b>259</b>	16	<b>275</b>
Sergipe	103	12	431	208		112	28				<b>894</b>	158	<b>1052</b>
Bahia	370	160	1101	540	18	48	1100	17	28	10	<b>3392</b>	1298	<b>4690</b>
Espírito Santo	28	10	21	22	36	25	91				<b>233</b>	74	<b>307</b>
Rio de Janeiro	890	71	418	83	111	2712	2308		11	185	<b>6789</b>	1608	<b>8397</b>
São Paulo	18		4	29							<b>51</b>	7	<b>58</b>
Santa Catarina	399				60	379	233				<b>1071</b>	345	<b>1416</b>
<b>Total</b>	<b>1868</b>	<b>260</b>	<b>2180</b>	<b>904</b>	<b>230</b>	<b>3346</b>	<b>3782</b>	<b>17</b>	<b>39</b>	<b>195</b>	<b>12821</b>	<b>3598</b>	<b>16419</b>

**1864**

Maranhão	77	11	198	27	3	78	40		4	2	<b>440</b>	96	<b>536</b>
Ceará	44	10	174	21	5		7				<b>261</b>	14	<b>275</b>
Alagoas	240		379	124		29	15				<b>787</b>	217	<b>1004</b>
Sergipe	68	7	304	127		19	43				<b>568</b>	123	<b>691</b>
Bahia	907	183	3364	1340	18	49	1165	19	31	10	<b>7086</b>	1317	<b>8403</b>
Espírito Santo	121	10	57	48							<b>236</b>	75	<b>311</b>
Rio de Janeiro	871	63	417	82	109	2701	2417		6	188	<b>6854</b>	1575	<b>8429</b>
<b>Total</b>	<b>2328</b>	<b>284</b>	<b>4893</b>	<b>1769</b>	<b>135</b>	<b>2876</b>	<b>3687</b>	<b>19</b>	<b>41</b>	<b>200</b>	<b>16232</b>	<b>3417</b>	<b>19649</b>

**1865**

Maranhão	54	9	168	20	3	63	17		2	2	<b>338</b>	91	<b>429</b>
Ceará	49	12	208	22			8				<b>299</b>	14	<b>313</b>
Alagoas	27		56	17		29	16				<b>145</b>	38	<b>183</b>
Sergipe	68	7	304	127		19	43				<b>568</b>	28	<b>596</b>
Bahia	408	25	1200	817	17	50	553	6	9	15	<b>3100</b>	1321	<b>4421</b>

Espírito Santo	28	10	21	22	36	26	93				<b>236</b>	76	<b>312</b>
Rio de Janeiro	880	69	421	87	109	2716	2301		9	179	<b>6771</b>	1683	<b>8454</b>
Santa Catarina	515				60	403	305				<b>1283</b>	402	<b>1685</b>
Rio G. do Sul	64	9	13	6	16	216	337	8	13	10	<b>692</b>	145	<b>837</b>
<b>Total</b>	<b>2093</b>	<b>141</b>	<b>2391</b>	<b>1118</b>	<b>241</b>	<b>3522</b>	<b>3673</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>206</b>	<b>13432</b>	<b>3798</b>	<b>17230</b>

## 1866

Maranhão	55	9	175	18	2	72	26	1	3	2	<b>363</b>	88	<b>451</b>
Piauí	24	31	122	35	7	9	22		8	19	<b>277</b>	25	<b>302</b>
Ceará	58	11	243	39	6		10				<b>367</b>	16	<b>383</b>
Alagoas	248		396	130		29	16				<b>819</b>	222	<b>1041</b>
Sergipe	74	7	401	128			44				<b>654</b>	139	<b>793</b>
Bahia	408	25	1200	817	17	50	553	6	9	15	<b>3100</b>	941	<b>4041</b>
Espírito Santo	69	14	30	30	14	28	91				<b>276</b>	62	<b>338</b>
Rio de Janeiro	860	61	408	83	107	2685	2452		7	174	<b>6837</b>	1582	<b>8419</b>
São Paulo	83				7						<b>90</b>	7	<b>97</b>
Rio G. do Sul	89	2	5	4	20	202	324	12	15	16	<b>689</b>	143	<b>832</b>
<b>Total</b>	<b>1968</b>	<b>160</b>	<b>2980</b>	<b>1284</b>	<b>180</b>	<b>3075</b>	<b>3538</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>226</b>	<b>13472</b>	<b>3225</b>	<b>16697</b>

## 1867

Piauí	27	15	37	18	10	9	8		3		127	16	143
Ceará	73	11	231	45	10	6	11				387	17	404
Bahia	412	29	1230	826	21	55	561	9	9	14	3166	1353	4519
Rio de Janeiro	841	54	402	94	101	2593	2514	4	161		6764	1551	8315
Rio G. do Sul	81	4	5	10	18	202	365	5	6	8	704	147	851
Sergipe	74	5	399	120			45				643	120	763
Espírito Santo	65	10	26	25	14	22	85				247	67	314
<b>Total</b>	<b>1573</b>	<b>128</b>	<b>2330</b>	<b>1138</b>	<b>174</b>	<b>2887</b>	<b>3589</b>	<b>18</b>	<b>179</b>	<b>22</b>	<b>12038</b>	<b>3271</b>	<b>15309</b>

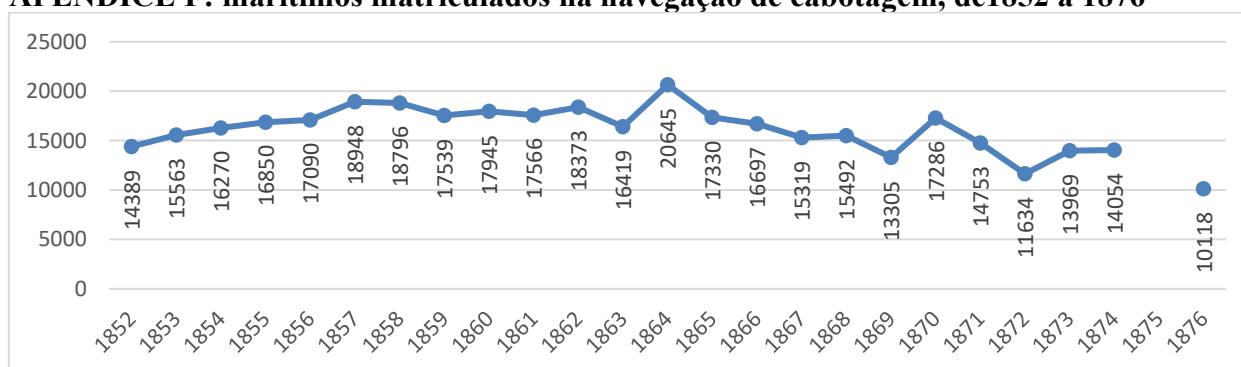
Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1852, anexo SN; 1853, anexo S1SN; 1854, anexo T-Hbis, 1855, anexo T-V, 1856, anexo T-N; 1857, anexo T-T; 1858, anexo T-N22; 1859, anexo A-N25; 1860, anexo N27; 1861, anexo N32; 1862, anexo A-N30; 1863, anexo A-N26; 1864, anexo A-N26; 1865, anexo A-N15; 1866, anexo A-N27; 1867, anexo N33.

**APÊNDICE E: Resumo do mapa dos indivíduos que se empregaram na navegação de cabotagem, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 a 1867.**

Ano	PA	MA	PI	CE	RN	PE	SE	AL	BA	ES	RJ	SP	PR	SC	RS	Total
1852	1455	248						599	2468		7972	211		790	646	<b>14389</b>
1853	609	202				911		646	2538		9158			1050	449	<b>15563</b>
1854	1427	191				715		693	2037		9698	21	43	857	588	<b>16270</b>
1855	438	803				1100		359	2211		9752	48	87	880	1172	<b>16850</b>
1856	401	249				777	720	515	2329		9804		93	940	1262	<b>17090</b>
1857		185				616	1921	939	2323	182	9828		293	974	1687	<b>18948</b>
1858	1654	216	223	156			905	576	2414	212	9822	18	88	999	1513	<b>18796</b>
1859	485	279	130	195		693	1023	776	2293	345	9702	23		1066	529	<b>17539</b>
1860		249	101	222		660	941	811	3088	350	9700	23	81	1094	625	<b>17945</b>
1861		235		233			1048	827	3266	340	9659	41		1205	712	<b>17566</b>
1862		205		232			1152	1070	4414	340	8844	51		1246	819	<b>18373</b>
1863		224		275			1052		4690	307	8397	58		1416		<b>16419</b>
1864	536			275			691		10403	311	8429					<b>20645</b>
1865		429		313			696	183	4421	312	8454			1685	837	<b>17330</b>
1866		451	302	383			793	1041	4041	338	8419	97			832	<b>16697</b>
1867			143	404			773		4519	314	8315				851	<b>15319</b>
1868		341		449			689		4514	313	8293				893	<b>15492</b>
1869							742	183	4124	337	7919					<b>13305</b>
1870	834	237	345		64	563	868	1221	4113	365	7757	159	44		716	<b>17286</b>
1871	31	360	393	87		609		864	3445	302	7805	149			708	<b>14753</b>
1872	8	320			181			869	2802	106	6650	137			561	<b>11634</b>
1873		327			281	3604	106	370	2838	76	5325			491	551	<b>13969</b>
1874		228		653	320	3617	78	342	2486	269	5318	106	147	490		<b>14054</b>
1875																<b>0</b>
1876		212					742	342	2539		5398	140	197	548		<b>10118</b>

Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1852, anexo SN; 1853, anexo S1SN; 1854, p. 22-28; 1855, p. 09-11; 1856, p. 08-10; 1857, p. 06-09; 1858, p. 08-07; 1859, p. 11-15; 1860, p. 23-28; 1861, p. 29-32; 1862, p. 26-30; 1863, p. 09-12; 1864, p. 19-22; 1865, p. 25-27; 1866, p. 31-34; 1867, p. 26-28; 1868, p. 22-24; 1869, p. 24-26; 1870, p. 25-28; 1871, A-N47-1-4; 1872, A-N36-1-8; 1873, A-D-1-9; 1874, A-E-3-12; 1876, A-I-1-12.

**APÊNDICE F: marítimos matriculados na navegação de cabotagem, de 1852 a 1876**



Fonte: a partir do Apêndice E.

**APÊNDICE G: Mapa dos indivíduos que se empregaram na navegação de cabotagem, matriculados em Santa Catarina, entre 1852 e 1877.**

Ano	Livres				Escravos		TOTAL
	<i>brancos</i>	<i>Índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	
1852	360		16	6	7	302	691
1853	514					320	834
1854	317				51	264	<b>632</b>
1855	457				54	267	<b>778</b>

Ano	NACIONAIS						ESTRANGEIROS				Total
	Livres				Escravos		Livres				
	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>Pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	
1856	204				54	296	137				<b>691</b>
1857	212		4		59	298	140				<b>713</b>
1858	231				57	306	140				<b>734</b>
1859	255				60	328	161				<b>804</b>
1860	255				60	328	161				<b>804</b>
1861	287				60	345	198				<b>890</b>
1862	305				60	350	204				<b>919</b>
1863	399				60	379	233				<b>1071</b>
1865	515				60	403	305				<b>1283</b>
1866	577				60	412	332				<b>1381</b>
1875	368					71	43				<b>482</b>
1877	380					71	43				<b>494</b>

Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1852, anexo SN; 1853, anexo S1SN; 1854, p. 22-28; 1855, p. 09-11; 1856, p. 08-10; 1857, p. 06-09; 1858, p. 08-07; 1859, p. 11-15; 1860, p. 23-28; 1861, p. 29-32; 1862, p. 26-30; 1863, p. 09-12; 1864, p. 19-22; 1865, p. 25-27; 1866, p. 31-34; APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1876-jan./dez.*, fl. 149; *Livro 1878-jan./dez.*, fl. 22

**APENDICE H: % de escravos marinheiros atuantes na navegação de cabotagem, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 a 1867.**

	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
<b>PA</b>	4%	0%	7%	15%	3%		0%									
<b>MA</b>	62%	64%	62%	52%	59%	49%	35%	29%	29%	26%	44%	50%	18%	20%	20%	
<b>PI</b>							28%	15%	15%						6%	15%
<b>CE</b>							3%	5%	5%	4%	4%	3%	2%	0%	2%	4%
<b>PE</b>		45%	27%	11%	27%	21%		21%	21%							
<b>AL</b>	4%	7%	10%	31%	18%	15%	11%	5%	6%	6%	6%			20%	4%	
<b>SE</b>						16%	31%	13%	14%	14%	13%	12%	13%	3%	3%	0%
<b>BA</b>	37%	36%	22%	21%	21%	21%	24%	3%	3%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%
<b>ES</b>					23%	23%	24%	32%	32%	31%	31%	26%	0%	26%	15%	15%
<b>RJ</b>	58%	52%	52%	50%	49%	48%	49%	48%	48%	48%	43%	42%	41%	42%	41%	40%
<b>SP</b>	19%		5%	33%			7%	12%	12%	27%	21%	0%			8%	
<b>PR</b>			31%	17%	21%	12%		7%	7%							
<b>SC</b>	45%	38%	50%	41%	51%	50%	49%	48%	48%	46%	45%	41%		36%		
<b>RS</b>	49%	54%	59%	49%	40%	62%	52%	47%	47%	39%	37%	39%			32%	31%

Fonte: Com base nos dados apresentados pelos censos marítimos (Apêndice D), referentes aos escravos matriculados na navegação de cabotagem, entre os anos de 1852 a 1867.

## APÊNDICE I: Produtos exportados por Santa Catarina entre os anos de 1857 e 1859

Gêneros Beneficiados		Gêneros <i>in natura</i>	
<i>produto</i>	<i>quantia</i>	<i>produto</i>	<i>quantia</i>
farinha de mandioca	399 toneladas	fava	82,5 toneladas
farinha de milho	128 quilos	feijão	27 toneladas
farinha de fava	7,5 quilos	batatas	19 quilos
goma	6,5 toneladas	amendoim	14 toneladas
erva-mate	870 quilos	arroz com casca	798 quilos
marmelada	44 quilos	café em bago	33 quilos
açúcar	31,5 toneladas	macela	10 quilos
café chumbado	13 toneladas	gravatá	648 quilos
arroz pilado	17967 sacas	gengibre	2,1 toneladas
milho debulhado	76 toneladas	ovos	19804
aguardente	22.456 medidas	cebola	2358
melado	33.520 medidas	alho	86556
vinagre	2.580 medidas	araruta	472
água de flor	77 medidas	milho em rama	391
charutos	700 unidades	aboboras	4000
<b>Pecuária</b>		<b>Madeiras</b>	
couros	82 toneladas	tábuas	12.918 dúzias
couros de novilho	117 toneladas	pranchões	705 dúzias
couros preparados	206 unidades	ripas de juçara	269.622 unidades
couros de veado	498 unidades	toras	702 unidades
garras de couro	5 toneladas	varas	21 unidades
crina	118 quilos	vigas	22 unidades
sebo	442 quilos	lenhotes	832 unidades
chifres	12.080 unidades	paus de prumo	112 unidades
cabelo	1,2 toneladas	caibros	50 unidades
<b>Olaria</b>		lenha em acha	621.721 unidades
moringas	19167 unidades	tabuinhas	7 amarradas
quartinhas	12 unidades	<b>Manufaturados</b>	
talhas d'água	18 unidades	esteiras	12 unidades
telhas	5327 unidades	meios de sola	6.723 unidades
peças de barro	216 unidades	arcos de pipa	200 unidades
<b>Pesca</b>		carroças	7 unidades
peixe salgado	333580 unidades	carrinhos	26 unidades
barba de baleia	44 quilos	arreios	2 amarradas 7 unidades
		cambotas para engenho	

Fonte: SANTA CATARINA. *Fala que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. João José Coutinho dirigiu à Assembleia Legislativa provincial no ato de abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1859.* Santa Catarina: Tipografia Catarinense de G. A. M. de Avelim, 1859, p.104; \_\_\_\_\_. *Relatório do presidente da província de Santa Catharina, Francisco Carlos de Araújo Brusque, apresentado à Assembla Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura.* Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1860, p.79.

**APENDICE J: Resumo do mapa das embarcações empregadas na navegação de cabotagem, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 a 1867.**

	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
<b>Pará</b>	186	107	190	26	26		17									
<b>Maranhão</b>	25	20	21	20	26	22	22	27	27	24	17	20	48	43	42	
<b>Piauí</b>							43	6	6						5	4
<b>Ceará</b>							13	14	14	17	17	16	12	15	6	8
<b>Pernambuco</b>		55	53	51	54	44		59	59							
<b>Alagoas</b>	129	133	136	25	31	36	44	169	169	175	188		197	16	205	
<b>Sergipe</b>					72	211	10	8	8	11	11	16	17	19	19	19
<b>BAahia</b>	262	276	402	437	461	472	499	556	556	564	570	583	620	641	635	652
<b>Espírito Santo</b>					20	23	28	40	40	41	41	43	44	45	37	36
<b>Rio de Janeiro</b>	284	321	366	374	363	376	376	376	376	379	218	233	228	229	208	208
<b>São Paulo</b>	6		23	186			3	3	3	4	3	3			18	
<b>Paraná</b>			13	14	16	18	15	11	11							
<b>Santa Catarina</b>	170	185	169	170	176	181	188	207	207	220	226	229			233	
<b>Rio Grande do Sul</b>	54	40	42	258	297	259	276	43	43	52	60			63	61	62
<b>Total</b>	<b>1116</b>	<b>1137</b>	<b>1415</b>	<b>1561</b>	<b>1642</b>	<b>1642</b>	<b>1534</b>	<b>1519</b>	<b>1519</b>	<b>1487</b>	<b>1351</b>	<b>1143</b>	<b>1166</b>	<b>1304</b>	<b>1236</b>	<b>989</b>

Fonte: Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1852, anexo SN; 1853, anexo S1SN; 1854, anexo T-Hbis, 1855, anexo T-V, 1856, anexo T-N; 1857, anexo T-T; 1858, anexo T-N22; 1859, anexo A-N25; 1860, anexo N27; 1861, anexo N32; 1862, anexo A-N30; 1863, anexo A-N26; 1864, anexo A-N26; 1865, anexo A-N15; 1866, anexo A-N27; 1867, anexo N33

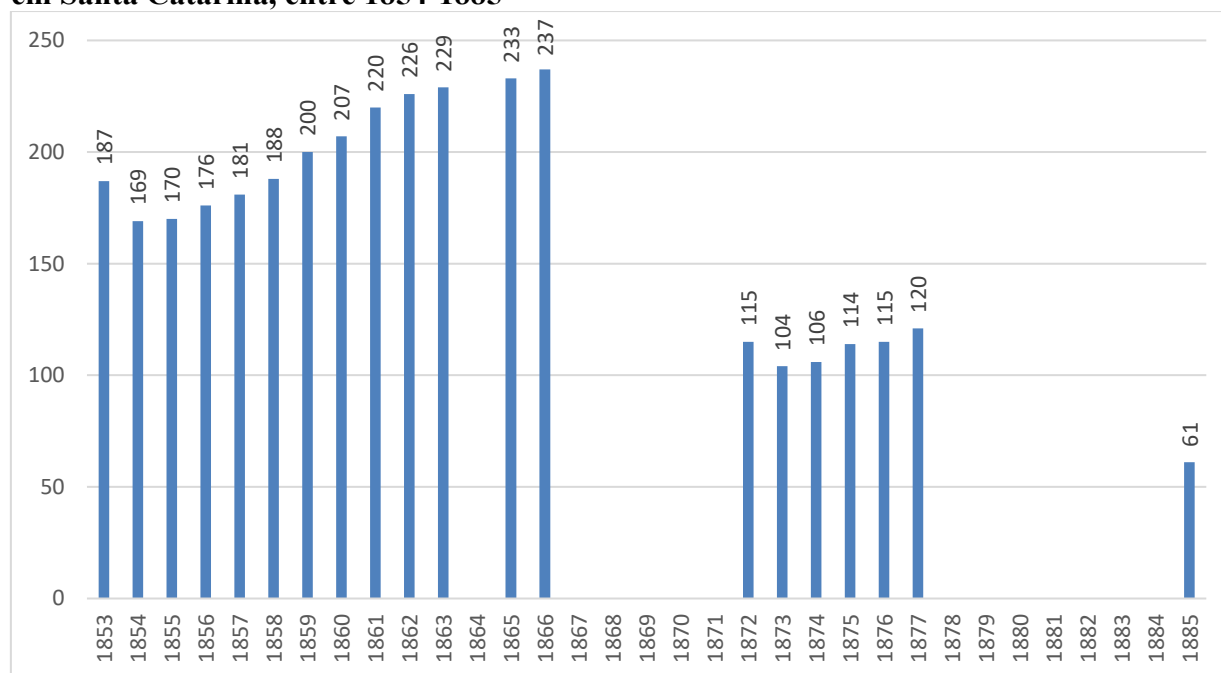


**APÊNDICE K: Embarcações matriculadas atuantes na navegação de cabotagem em Santa Catarina, segundo o tipo, entre 1854-1885.**

<b>Embarcações</b>	<b>1854</b>	<b>1856</b>	<b>1858</b>	<b>1860</b>	<b>1862</b>	<b>1866</b>	<b>1872</b>	<b>1877</b>	<b>1885</b>	<b>%</b>
Barcas a vapor								1		<b>0,5%</b>
Brigues Barcas			1	2	2	2		3	2	<b>0,9%</b>
Bergantins	6	7	6	6	7	7				<b>3,2%</b>
Polacas		1	1	1	2	3				<b>0,8%</b>
Lugares		1	1			1				<b>0,5%</b>
Patachos	10	11	12	13	14	15		15	12	<b>6,2%</b>
Sumacas	10	10	11	12	13	13		2	4	<b>5,7%</b>
Escunas	6	6	7	9	9	9		1	1	<b>3,8%</b>
Iates	136	138	147	162	178	186		85	42	<b>78,0%</b>
Cuteres	1	1	1	1				2		<b>0,5%</b>
Lanchas de cobertura		1	1	1	1	1		12		<b>0,5%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>176</b>	<b>188</b>	<b>207</b>	<b>226</b>	<b>237</b>	<b>0</b>	<b>120</b>	<b>61</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1853, S1SN; 1854, T-Hbis; 1856, T-N; 1858, T-N22; 1860, N27; 1862, A-N30; 1866, A-N27; 1872, A-N36-1-8; APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1877*, fl. 22; *Livro 1885-1886*, fl. 63-65.

**APÊNDICE L: Embarcações matriculadas atuantes na navegação de cabotagem em Santa Catarina, entre 1854-1885**



Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1853, S1SN; 1854, T-Hbis; 1855, T-V; 1856, T-N; 1857, T-T; 1858, T-N22; 1859, A-N25; 1860, N27; 1861, N32; 1862, A-N30; 1863, A-N26; 1864, A-N26; 1865, A-N15; 1866, A-N27; 1867, N33; 1868, p. 22-24; 1869, p. 24-26; 1870, p. 25-28; 1871, A-N47-1-4; 1872, A-N36-1-8; 1873, A-D-1-9; 1874, A-E-3-12; 1876, A-I-1-12. APESC. CAPP-PRESP. *Livro 1875*, fl. 146; *Livro 1877*, fl. 22; *Livro 1885-1886*, fl. 63-65.

**APÊNDICE M: Soldadas pagas às tripulações da cabotagem no porto do Rio de Janeiro em viagem para os portos de Santa Catarina, entre 1854 e 1864.**

Ano	1854	1860	1861	1862	1863	1864				
	<i>viagem redonda</i>	<i>viagem redonda</i>	<i>trecho e descarrega</i>	<i>viagem redonda</i>	<i>trecho e descarrega</i>	<i>viagem redonda</i>	<i>trecho e descarrega</i>	<i>viagem redonda</i>	<i>trecho e descarrega</i>	<i>viagem redonda</i>
<b>SÃO FRANCISCO DO SUL</b>										
mestre	100\$	95\$	60\$	85\$	60\$	82\$5	50\$	82\$5	30\$	100\$
c. mestre	60\$	55\$	50\$	55\$	35\$	39\$5	23\$5	39\$5	23\$5	60\$
marinheiros	40\$	---	26\$5	---	20\$5	27\$	14\$	27\$	14\$	40\$
<b>ITAJAÍ</b>										
mestre	---	130\$	---	110\$	60\$	126\$	80\$	126\$	80\$	---
c. mestre	---	80\$	---	70\$	28\$	68\$	29\$	68\$	29\$	---
marinheiros	---	53\$	---	40\$	20\$	45\$	20\$	45\$	20\$	---
<b>DESTERRO</b>										
mestre	60\$	176\$	---	175\$	---	140\$	95\$	140\$	39\$	160\$
c. mestre	100\$	70\$	37\$5	70\$	30\$	47\$5	---	47\$5	---	100\$
marinheiros	40\$	---	27\$	---	20\$5	---	25\$	---	25\$	40\$
<b>LAGUNA</b>										
mestre	120\$	135\$	---	136\$	90\$	136\$	90\$	136\$	93\$	120\$
c. mestre	60\$	85\$	---	90\$	35\$	90\$	38\$	90\$	38\$	60\$
marinheiros	30\$	---	25\$	---	20\$	---	20\$	---	20\$	30\$

Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatórios de 1860, anexo N36; 1861, anexo N41; 1862, anexo A-N39, 1863-2, anexo A-N35, 1864, anexo A-N35.

**APÊNDICE N: Mapa dos indivíduos que se empregaram na pesca, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 e 1862.**

	Livres				Escravos		<i>Totais</i>	
	<i>Branços</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>		
<b>1852</b>								
Pará		53	207	7	15	6	33	<b>321</b>
Maranhão		40		170	25	12	93	<b>340</b>
Alagoas		315		306	121		2	<b>744</b>
Bahia		282		932	682	15	134	<b>2045</b>
Rio de Janeiro		570	9	285	82	13	931	<b>1890</b>
São Paulo		14		15				<b>29</b>
Santa Catarina		30		4	5			<b>39</b>
Rio Grande do Sul		160		47	5	12	112	<b>336</b>
<b>Totais</b>		<b>1464</b>	<b>216</b>	<b>1766</b>	<b>935</b>	<b>58</b>	<b>1305</b>	<b>5744</b>
<b>1853</b>								
Pará		8	13	1				<b>22</b>
Maranhão		15		81	11	5	79	<b>191</b>
Pernambuco		109	19	230	37	1	2	<b>398</b>
Alagoas		320		308	121		2	<b>751</b>
Bahia		295		934	708	1	117	<b>2055</b>

Rio de Janeiro	600	8	306	92	15	929	<b>1950</b>
Santa Catarina	49						<b>49</b>
Rio Grande do Sul	104		26	2	1	24	<b>157</b>
<b>Totais</b>	<b>1500</b>	<b>40</b>	<b>1886</b>	<b>971</b>	<b>23</b>	<b>1153</b>	<b>5573</b>

## 1854

	<i>brancos</i>	<i>Índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>Pretos</i>	<i>Totais</i>
Pará	53	312	24		11	333	<b>733</b>
Maranhão	48		204	29	14	376	<b>671</b>
Pernambuco	111	15	416	99		644	<b>1285</b>
Alagoas	321		294	120		737	<b>1472</b>
Bahia	274	148	333	553	16	1735	<b>3059</b>
Rio de Janeiro	619	8	324	99	20	1994	<b>3064</b>
São Paulo	79		49	4		174	<b>306</b>
Paraná	14		10			24	<b>48</b>
Santa Catarina	51					67	<b>118</b>
Rio Grande do Sul	174		34	5	1	242	<b>456</b>
<b>Totais</b>	<b>1744</b>	<b>483</b>	<b>1688</b>	<b>909</b>	<b>62</b>	<b>6326</b>	<b>11212</b>

## 1855

Pará	3	12	8	2			<b>25</b>
Maranhão	49		210	29	14	58	<b>360</b>
Pernambuco	123	17	469	128			<b>737</b>
Alagoas	322		303	120		3	<b>748</b>
Bahia	1152	58	1039	775	30	797	<b>3851</b>
Rio de Janeiro	643	8	340	78	17	802	<b>1888</b>
São Paulo	79		81	4		14	<b>178</b>
Paraná	18		12				<b>30</b>
Santa Catarina	54					16	<b>70</b>
Rio Grande do Sul	98	5	21	3	4	39	<b>170</b>
<b>Totais</b>	<b>2541</b>	<b>100</b>	<b>2483</b>	<b>1139</b>	<b>65</b>	<b>1729</b>	<b>8057</b>

	<i>Livres nacionais</i>				<i>Escravos</i>		<i>Livres estrangeiros</i>				<b>Totais</b>
	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	
Pará	46	121	28				5	4		3	<b>207</b>
Maranhão	18		62	31		1					<b>112</b>
Pernambuco	118	9	350	95	90	2					<b>664</b>
Alagoas	75		170	5		3					<b>253</b>
Sergipe	29		46	20	10	23					<b>128</b>
Bahia	1157	58	1038	783	30	797					<b>3863</b>
Espírito Santo	128	2	20	18	9	6	10			11	<b>204</b>
Rio de Janeiro	590	8	841	22	17	791	57			53	<b>2379</b>
Paraná	150		45	40							<b>235</b>
Santa Catarina	54					16					<b>70</b>
Rio Grande do Sul	206	2	10	2	6	106	3				<b>335</b>
<b>Totais</b>	<b>2571</b>	<b>200</b>	<b>2610</b>	<b>1016</b>	<b>162</b>	<b>1745</b>	<b>75</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>8450</b>

1857											
Maranhão	21		85	20						<b>126</b>	
Piauí	3		32	5						<b>40</b>	
Pernambuco	130	9	410	130	58	14				<b>751</b>	
Alagoas	25		51	5						<b>81</b>	
Sergipe	21		21	7	6	10				<b>65</b>	
Bahia	1169	59	1051	787	30	707				<b>3803</b>	
Espírito Santo	138	4	49	21	57	63	23			<b>355</b>	
Rio de Janeiro	588	9	336	24	15	796	61		55	<b>1884</b>	
Paraná	270	1	12			37				<b>320</b>	
Santa Catarina	54					26				<b>80</b>	
Rio Grande do Sul	250	6	24	4	10	30	96			<b>420</b>	
<b>Totais</b>	<b>2669</b>	<b>88</b>	<b>2071</b>	<b>1003</b>	<b>176</b>	<b>1683</b>	<b>180</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>7925</b>
1858											
Pará		11									<b>11</b>
Maranhão	11		49	19							<b>79</b>
Piauí	3	1	32	6							<b>42</b>
Ceará	42	18	287	9	1	3					<b>360</b>
Alagoas	25		37	8							<b>70</b>
Sergipe	14	1	53	23		8					<b>99</b>
Bahia	1186	95	1125	698	154	789	3		2		<b>4052</b>
Espírito Santo	142	3	52	25	61	66	21				<b>370</b>
Rio de Janeiro	590	7	336	26	17	798	66		54		<b>1894</b>
São Paulo	82	8	84	4							<b>178</b>
Paraná											<b>0</b>
Santa Catarina	80				8	14	8		4		<b>114</b>
Rio Grande do Sul	165	18	30	50	4	27	90	3	3	2	<b>392</b>
<b>Totais</b>	<b>2340</b>	<b>162</b>	<b>2085</b>	<b>868</b>	<b>245</b>	<b>1705</b>	<b>188</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>56</b>	<b>7661</b>
1859											
Maranhão	12		50	19							<b>81</b>
Piauí	5	2	37	8							<b>52</b>
Ceará	90	36	561	21	1	1					<b>710</b>
Pernambuco	141	10	401	123	57	13					<b>745</b>
Alagoas	24		35	11							<b>70</b>
Sergipe	17	1	65	24		8					<b>115</b>
Bahia	1189	98	1168	714	159	804	23		2	1	<b>4158</b>
Espírito Santo	164	7	102	20	27	59	43				<b>422</b>
Rio de Janeiro	588	9	337	28	17	797	61		52		<b>1889</b>
São Paulo	82	8	84	4							<b>178</b>
Santa Catarina	80				8	8	8				<b>104</b>
Rio Grande do Sul	225	5	30	17	4	24	90	3	3	2	<b>403</b>
<b>Totais</b>	<b>2617</b>	<b>176</b>	<b>2870</b>	<b>989</b>	<b>273</b>	<b>1714</b>	<b>225</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>55</b>	<b>8927</b>
1860											
Maranhão	17	1	83	27							<b>128</b>
Piauí	3	4	12	5							<b>24</b>
Ceará	85	36	563	23	1	1					<b>709</b>

Pernambuco	130	9	410	130	58	14					<b>751</b>
Alagoas	66		98	30							<b>194</b>
Sergipe	26	3	82	26	8	8					<b>153</b>
Bahia	1200	100	1180	730	160	810	23		3	1	<b>4207</b>
Espírito Santo	162	10	106	22	24	55	47				<b>426</b>
Rio de Janeiro	858	7	339	31	19	798	65			50	<b>2167</b>
São Paulo	82	8	84	4							<b>178</b>
Paraná	31										<b>31</b>
Santa Catarina	82						8				<b>90</b>
Rio Grande do Sul	255	4	11	8	20	20	87	2	3	3	<b>413</b>
<b>Totais</b>	<b>2997</b>	<b>182</b>	<b>2968</b>	<b>1036</b>	<b>290</b>	<b>1706</b>	<b>230</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>54</b>	<b>9471</b>
<b>1861</b>											
Maranhão	18	4	95	31							<b>148</b>
Ceará	89	32	553	25	1	1					<b>701</b>
Alagoas	92		138	42							<b>272</b>
Sergipe	20	3	86	28		8					<b>145</b>
Bahia	1211	100	1190	738	185	903	38		3	1	<b>4369</b>
Espírito Santo	164	8	102	15	23	38	45				<b>395</b>
Rio de Janeiro	587	9	338	31	20	793	67			45	<b>1890</b>
São Paulo	19		22	13							<b>54</b>
Santa Catarina	82						8				<b>90</b>
Rio Grande do Sul	272	6	16	10	10	40	151	1	5	3	<b>514</b>
<b>Totais</b>	<b>2554</b>	<b>162</b>	<b>2540</b>	<b>933</b>	<b>239</b>	<b>1783</b>	<b>309</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>49</b>	<b>8578</b>
<b>1862</b>											
Maranhão	16	3	55	28							<b>102</b>
Ceará	90	27	653	22	1	1					<b>794</b>
Alagoas	92		138	42							<b>272</b>
Sergipe	21	3	91	28		8					<b>151</b>
Bahia	1075		600	1552			1000				<b>4227</b>
Espírito Santo	164	8	102	15	23	38	45				<b>395</b>
Rio de Janeiro	580	11	343	35	21	790	72			46	<b>1898</b>
São Paulo	19		22	10	51						<b>102</b>
Santa Catarina	82						8				<b>90</b>
Rio Grande do Sul	253	4	22	16	4	28	94	2	3	2	<b>428</b>
<b>Totais</b>	<b>2392</b>	<b>56</b>	<b>2026</b>	<b>1748</b>	<b>100</b>	<b>865</b>	<b>1219</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>8459</b>

Fonte:

**APÊNDICE O: Mapa dos indivíduos que se empregaram na navegação de cabotagem, matriculados em Santa Catarina, entre 1852 e 1877.**

	Livres				Escravos		Totais
	<i>brancos</i>	<i>Índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>Pretos</i>	
1852	30			4	5		39
1853	49						49
1854	51					67	118
1855	54					16	70

	Livres nacionais				Escravos		Livres estrangeiros				TOTAIS
	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	<i>brancos</i>	<i>índios</i>	<i>pardos</i>	<i>pretos</i>	
1856	54					16					70
1857	54					26					80
1858	80				8	14	8		4		114
1859	80				8	8	8				104
1860	82						8				90
1861	82						8				90
1862	82						8				90

Fonte:

**APÊNDICE P: Resumo do mapa das embarcações empregadas na pesca, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1852 a 1862.**

Província	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1861
PA	101	54	109	21	58	100	3				
MA	201	92	231	231			48	46	53	55	55
PI						30	6	9	8		
CE							156	340	298	320	397
PE		793	851	731		808		783	808		
AL	305	305	223	223	139	1093	150	150	194	272	272
SE				0	40	83	86	99	111	111	120
BA	631	661	1075	1468	1492	1521	1638	1735	1798	1921	2056
ES					40	60	62	64	65	78	78
RJ	1150	1171	1171	1195	1201	1244	1240	1246	1247	1250	1257
SP			87	87	0		149	149	149	54	54
PR			24	30	128	164	140		153		
SC	54	64	33	34	34	34	34	34	34	34	34
RS	289	294	314	195	206	331	339	339	345	380	303
<b>Total:</b>	<b>2731</b>	<b>3434</b>	<b>4118</b>	<b>4215</b>	<b>3338</b>	<b>5468</b>	<b>4051</b>	<b>4994</b>	<b>5263</b>	<b>4475</b>	<b>4626</b>

**APÊNDICE Q: Mapa dos indivíduos que se empregaram como carpinteiros da ribeira e calafates, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1847 e 1872.**

Províncias	Carpinteiros											Calafates													
	Estaleiros	Oficiais					Aprendizes					Totais:	Mestres	Oficiais					Aprendizes					Totais:	
		Livres			Escravos		Livres			Escravos				Livres			Escravos								
		Branco	pardos	pretos	pardos	pretos	branco	Pardos	pretos	pardos	Pretos			branco	pardos	pretos	pardos	pretos	Branco	pardos	pretos	pardos	pretos		
<b>1847</b>																									
Rio Grande do Sul	4	11	55	13	4		2	30	14			<b>129</b>	6	12	3	2		25	2			3	<b>53</b>		
Santa Catarina	4	4	24	5	2							<b>35</b>	1	7		2							<b>10</b>		
Rio de Janeiro	17	17	105	53	7	6	53	11	5			<b>257</b>	6	31	14	9	0	6	1	1			<b>68</b>		
Bahia	14	14	55	27	54		9	7	14	5	10	<b>195</b>	1	8	7	8			3	8	6		<b>41</b>		
Pernambuco	13	13	25	18	3			20	16	4		<b>99</b>	7	25	14	7			5	9	6		<b>73</b>		
Maranhão	7	7	27	15	8				1	4		<b>62</b>	5	10	4	7							<b>26</b>		
Pará	2	1	2	3			3	3			2	3	<b>17</b>	2	7	4	7		6	1			2	<b>29</b>	
<b>Totais:</b>	<b>61</b>	<b>67</b>	<b>293</b>	<b>134</b>	<b>78</b>	<b>6</b>	<b>67</b>	<b>71</b>	<b>50</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>794</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	<b>46</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>300</b>
<b>1848</b>																									
Rio Grande do Sul	2	8	35	16	5	20	14	12	3	2			<b>115</b>	5	10	2	28	4	25				3	<b>77</b>	
Santa Catarina	4	6	39	5	2			24	2	3			<b>81</b>	1	7	2				10	2	3		<b>25</b>	
Rio de Janeiro	17	17	125	31	8	2	7	51	48	1	1	67	<b>358</b>	5	40	11	9	4	3	1			2	<b>75</b>	
São Paulo	1	1	3	1	1				1	3	1	3	<b>14</b>	1			2							<b>3</b>	
Bahia	9	4	25	96	41			7	13	4			<b>190</b>	1	8	6	10			2	8	6		<b>41</b>	
Alagoas	5	5	22	8	4			10	3	2			<b>54</b>	3		1								<b>4</b>	
Maranhão	7	7	29	18	6			2	5				<b>67</b>	1	14	3	7							<b>25</b>	
Pará	2	1	2	3			3	1	2		2	2	<b>16</b>	2	3	8	7		6	1			2	<b>29</b>	
<b>Totais:</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>280</b>	<b>178</b>	<b>67</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>107</b>	<b>77</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>72</b>	<b>895</b>	<b>19</b>	<b>82</b>	<b>33</b>	<b>63</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>279</b>

Províncias	Carpinteiros														Calafates											Totais :				
	Estaleiros	Oficiais							Aprendizes							Oficiais					Aprendizes									
		Mestres	Livres			Escravos				brancos	índios	Pardos	pretos	pardos	pretos	Totais:	Mestres	brancos	índios	pardos	pretos	pardos	pretos	Branco	Índios		pardos	pretos	pardos	pretos
			brancos	índios	pardos	pretos	brancos	índios	Pardos																					
<b>1852</b>																														
Pará	3	3	2	5	4	5	3	4	1	7	2	6	2	7	<b>51</b>	1	3	7	4	2	10	2	1	3	4	6	<b>43</b>			
Maranhão	6	5	23		25	4									<b>57</b>	3	6		2	5							<b>16</b>			
Alagoas	10	11	31		16	5				10	6	3			<b>82</b>					4	2	1	9				<b>16</b>			
Bahia	9	6	52		79	56				10	10	8			<b>221</b>	1	13		11	12			3	7	9		<b>56</b>			
Rio de Janeiro	14	14	115		22	6	3	4	28		17				<b>209</b>	5	40		11	9		4	3	1		2	<b>75</b>			
São Paulo	1		3		1										<b>4</b>		1			2				1			<b>4</b>			
Santa Catarina	7	7	49		2	5					2	7			<b>101</b>	2	11			1							<b>14</b>			
Rio Grande do Sul	12	12	62		15	7	1	18	44		8	1			<b>168</b>	6	13			4		29	5	1		8	<b>66</b>			
<b>Totais:</b>	<b>62</b>	<b>58</b>	<b>337</b>	<b>5</b>	<b>164</b>	<b>88</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>893</b>	<b>18</b>	<b>87</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>6</b>	<b>45</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>288</b>		
<b>1853</b>																														
Pará	6	3	2	5	4	5	3	4	1	4	3	2	8	7	<b>51</b>	3	3	5	6	1	2	5		2	3	2	4	6	<b>42</b>	
Maranhão	4	4	23		13	8						4			<b>52</b>	3	7	2		5							<b>17</b>			
Pernambuco	5	6	21		21	4				5	1	18			<b>76</b>	6	3		12	1				7	3		<b>32</b>			
Alagoas	10	11	28		19	4				10	6	3			<b>81</b>	4			6	2		1	10				<b>23</b>			
Bahia	9	7	20		81	57				16	10	8			<b>199</b>	1	7		7	8		3	7	9			<b>42</b>			
Rio de Janeiro	15	15	122		28	6	2	9	37		24	35	1	34	<b>313</b>	5	40		11	9		4	3	1		2	<b>75</b>			
Santa Catarina		7	56								38				<b>101</b>	2	12			0		13					<b>27</b>			
Rio Grande do Sul	2	11	59		15	5	2	14	34		11	2			<b>153</b>	6	3		1	3	3	31	1			6	<b>54</b>			
<b>Totais:</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>331</b>	<b>5</b>	<b>181</b>	<b>89</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>141</b>	<b>5</b>	<b>72</b>	<b>54</b>	<b>9</b>	<b>41</b>	<b>1026</b>	<b>30</b>	<b>75</b>	<b>7</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>312</b>	



Províncias	Carpinteiros					Calafates				
	Mestres	Contramestres	Oficiais	Aprendizes	Totais:	Mestres	Contramestres	Oficiais	Aprendizes	Totais:
<b>1859</b>										
Maranhão	4	4	43	13	<b>64</b>	3	3	22	12	<b>40</b>
Piauí	7	4	48		<b>59</b>	3		10		<b>13</b>
Alagoas	10	5	116		<b>131</b>	5	3	29		<b>37</b>
Sergipe	9	2	34		<b>45</b>	14	2	66		<b>82</b>
Bahia	16		262		<b>278</b>	4		130		<b>134</b>
Espírito Santo			14	9	<b>23</b>			13	2	<b>15</b>
Rio de Janeiro	13	8	360		<b>381</b>	7	4	200		<b>211</b>
São Paulo			4		<b>4</b>	1		2		<b>3</b>
Santa Catarina	8		61	20	<b>89</b>	2		13	13	<b>28</b>
Rio Grande do Sul	11		151		<b>162</b>	7		78		<b>85</b>
<b>Totais:</b>	<b>78</b>	<b>23</b>	<b>1093</b>	<b>42</b>	<b>1236</b>	<b>46</b>	<b>12</b>	<b>563</b>	<b>27</b>	<b>648</b>
<b>1860</b>										
Maranhão	5	5	54	30	<b>94</b>	3		30	11	<b>44</b>
Piauí	5	4	48		<b>57</b>	2		8		<b>10</b>
Ceará			4		<b>4</b>			6		<b>6</b>
Pernambuco	8	3	68	10	<b>89</b>	7	1	48	18	<b>74</b>
Alagoas	10	5	123		<b>138</b>	6	3	26		<b>35</b>
Sergipe	9	2	37		<b>48</b>	5		33		<b>38</b>
Bahia	16		288		<b>304</b>	4		136		<b>140</b>
Espírito Santo			14	12	<b>26</b>			13	5	<b>18</b>
Rio de Janeiro	14	10	360		<b>384</b>	9	6	198		<b>213</b>
São Paulo			4		<b>4</b>	1		2		<b>3</b>
Santa Catarina	8		61	22	<b>91</b>	3		14	13	<b>30</b>
Rio Grande do Sul	12		172		<b>184</b>	6		80		<b>86</b>
<b>Totais:</b>	<b>87</b>	<b>29</b>	<b>1233</b>	<b>74</b>	<b>1423</b>	<b>46</b>	<b>10</b>	<b>594</b>	<b>47</b>	<b>697</b>
<b>1861</b>										
Maranhão	3	5	76	51	<b>135</b>	3	3	47	33	<b>86</b>
Piauí	4	4	40		<b>48</b>	2		8		<b>10</b>
Pernambuco	5	3		10	<b>18</b>	7	1	48	18	<b>74</b>
Alagoas	9	5	117	71	<b>202</b>	3	3	32		<b>38</b>
Sergipe	9	1	39		<b>49</b>	5		33		<b>38</b>
Bahia	16		293		<b>309</b>	4		142		<b>146</b>
Espírito Santo			14	13	<b>27</b>			13	5	<b>18</b>
Rio de Janeiro	14	11	339		<b>364</b>	11	6	183		<b>200</b>
São Paulo			5		<b>5</b>	1		2		<b>3</b>
Paraná	2		22		<b>24</b>			12		<b>12</b>
Santa Catarina	8		60	27	<b>95</b>	3		15	15	<b>33</b>
Rio Grande do Sul	11		171		<b>182</b>	9		76		<b>85</b>
<b>Totais:</b>	<b>81</b>	<b>29</b>	<b>1176</b>	<b>172</b>	<b>1458</b>	<b>48</b>	<b>13</b>	<b>611</b>	<b>71</b>	<b>743</b>
<b>1862</b>										

Maranhão	4	5	71	38	<b>118</b>	3	3	41	25	<b>72</b>
Piauí	4	4	34		<b>42</b>	2		4		<b>6</b>
Alagoas	8	5	132		<b>145</b>	3	3	32		<b>38</b>
Sergipe	8	2	43		<b>53</b>	8		31		<b>39</b>
Bahia	31	1	295		<b>327</b>	6	1	142		<b>149</b>
Espírito Santo			13	12	<b>25</b>			12	5	<b>17</b>
Rio de Janeiro	14	11	280		<b>305</b>	11	6	142		<b>159</b>
São Paulo			5		<b>5</b>	1		2		<b>3</b>
Paraná	2		22		<b>24</b>			12		<b>12</b>
Santa Catarina	8		60	29	<b>97</b>	3	0	17	15	<b>35</b>
Rio Grande do Sul	11	0	168		<b>179</b>	8		80		<b>88</b>
<b>Totais:</b>	<b>90</b>	<b>28</b>	<b>1123</b>	<b>79</b>	<b>1320</b>	<b>45</b>	<b>13</b>	<b>515</b>	<b>45</b>	<b>618</b>

**1863**

Maranhão	4	5	69	32	<b>110</b>	3	3	43	24	<b>73</b>
Pernambuco	14		107	45	<b>166</b>	7		98	47	<b>152</b>
Sergipe	7	2	48		<b>57</b>	8		31		<b>39</b>
Bahia	31	1	299		<b>331</b>	6	1	145		<b>152</b>
Rio de Janeiro	14	11	269		<b>294</b>	11	6	132		<b>149</b>
São Paulo			5		<b>5</b>	1		3		<b>4</b>
Santa Catarina	8	60	31		<b>99</b>	3		17	15	<b>35</b>
<b>Totais:</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>828</b>	<b>77</b>	<b>1062</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>469</b>	<b>86</b>	<b>604</b>

**1864**

Maranhão	4		50	18	<b>72</b>	3		25	17	<b>45</b>
Piauí	4	4	35		<b>43</b>	2		6		<b>8</b>
Pernambuco	15	3	107	46	<b>171</b>	7		101	53	<b>161</b>
Alagoas	8	5	139		<b>152</b>	3	3	26		<b>32</b>
Sergipe	5	5	46		<b>56</b>	4		38		<b>42</b>
Bahia	32	1	313		<b>346</b>	6	1	152		<b>159</b>
Espírito Santo	15			12	<b>27</b>	14			7	<b>21</b>
Rio de Janeiro	14	11	245		<b>270</b>	11	6	122		<b>139</b>
São Paulo			5		<b>5</b>	1		3		<b>4</b>
Paraná	2		28	1	<b>31</b>	1		10		<b>11</b>
Rio Grande do Sul	13		201		<b>214</b>	8		104		<b>112</b>
<b>Totais:</b>	<b>112</b>	<b>29</b>	<b>1169</b>	<b>77</b>	<b>1387</b>	<b>60</b>	<b>10</b>	<b>587</b>	<b>77</b>	<b>734</b>

**1866**

Maranhão	7		71	35	<b>113</b>	4		21	22	<b>47</b>
Piauí	5	2	25		<b>32</b>	2		5		<b>7</b>
Alagoas	11	9	142		<b>162</b>	3	3	32		<b>38</b>
Sergipe	5	5	49		<b>59</b>	4		38		<b>42</b>
Espírito Santo			14	10	<b>24</b>			13	8	<b>21</b>
Rio de Janeiro	12	11	185		<b>208</b>	11	6	105		<b>122</b>
Paraná	1		21		<b>22</b>	1		8		<b>9</b>
Rio Grande do Sul	15		236		<b>251</b>	7		102		<b>109</b>
<b>Totais:</b>	<b>56</b>	<b>27</b>	<b>743</b>	<b>45</b>	<b>871</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>324</b>	<b>30</b>	<b>395</b>

**1867**

Piauí	4	7	32		<b>43</b>	2		7		<b>9</b>
-------	---	---	----	--	-----------	---	--	---	--	----------

Sergipe	7	2	48		<b>57</b>	8		31		<b>39</b>
Bahia	32	1	263		<b>296</b>	6	1	117		<b>124</b>
Espírito Santo			16	13	<b>29</b>			12	9	<b>21</b>
São Paulo			5		<b>5</b>	1		3		<b>4</b>
Rio de Janeiro	12	11	176		<b>199</b>	11	6	100		<b>117</b>
Rio Grande do Sul	14		250		<b>264</b>	8		103		<b>111</b>
<b>Totais:</b>	<b>69</b>	<b>21</b>	<b>790</b>	<b>13</b>	<b>893</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>373</b>	<b>9</b>	<b>425</b>

**1870**

Pará		5	3	108		<b>116</b>	5	1	61		<b>67</b>
Maranhão		4		49	76	<b>129</b>	3		32	32	<b>67</b>
Piauí		3	3	8		<b>14</b>		2	5		<b>7</b>
Rio Grande do Norte		1		7		<b>8</b>	2	11			<b>13</b>
Pernambuco		13		185		<b>198</b>	13		196		<b>209</b>
Alagoas		11	11	183		<b>205</b>	3	14	231		<b>248</b>
Bahia		33	2	273		<b>308</b>	7	1	128		<b>136</b>
Espírito Santo		1	1	10	13	<b>25</b>	1	1	9	3	<b>14</b>
Rio de Janeiro		15	12	166		<b>193</b>	13	8	104		<b>125</b>
Paraná		5	42			<b>47</b>	1		5		<b>6</b>
Rio Grande do Sul		15	217			<b>232</b>	23		315		<b>338</b>
<b>Totais:</b>		<b>106</b>	<b>291</b>	<b>989</b>	<b>89</b>	<b>1475</b>	<b>71</b>	<b>38</b>	<b>1086</b>	<b>35</b>	<b>1230</b>

**1871**

Pará		7	3	130		<b>140</b>	6	1	70		<b>77</b>
Maranhão		4		49	40	<b>93</b>	3		29	45	<b>77</b>
Piauí		7	20	16		<b>43</b>	4	15	10		<b>29</b>
Pernambuco		14	7	195		<b>216</b>	12	8	187		<b>207</b>
Alagoas		10	11	173		<b>194</b>	3	3	45		<b>51</b>
Bahia		33	1	295		<b>329</b>	7	1	130		<b>138</b>
Espírito Santo				19	17	<b>36</b>			15	2	<b>17</b>
Rio de Janeiro		14	11	163		<b>188</b>	12	7	103		<b>122</b>
Rio Grande do Sul		17		218		<b>235</b>	8		99		<b>107</b>
<b>Totais:</b>		<b>106</b>	<b>53</b>	<b>1258</b>	<b>57</b>	<b>1474</b>	<b>55</b>	<b>35</b>	<b>688</b>	<b>47</b>	<b>825</b>

**1872**

Pará		6	1	51	39	97	4	2	29	12	47
Maranhão		5		56	48	109	3		30	51	84
Alagoas		10	11	170		191	3	3	45		51
Bahia		32	1	300		333	6	1	128		135
Espírito Santo				19	17	36			15	2	17
Rio Grande do Sul		20		246		266	8		108		116
Rio de Janeiro		15	12	164		191	12	8	104		124
Rio Grande do Norte				8		8			14		14
<b>Totais:</b>		<b>88</b>	<b>25</b>	<b>1014</b>	<b>104</b>	<b>1231</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>473</b>	<b>65</b>	<b>588</b>

Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1847*, p. 32; *1848*, p. 44; *1852*, p. 54; *1853*, p. 81; *1859*, p. 77; *1860*, p. 77; *1861*, p. 86; *1862*, p. 84; *1863(2)*, p. 54; *1864*, p. 63; *1866*, p. 89; *1867*, p. 92; *1870*, p. 70; *1871*, p. 53; *1872*, p. 60.

**APÊNDICE R: Resumo do mapa dos indivíduos que se empregaram como carpinteiros da ribeira, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1847 e 1875.**

<b>Províncias</b>	<b>1847</b>	<b>1848</b>	<b>1852</b>	<b>1853</b>	<b>1859</b>	<b>1860</b>	<b>1861</b>	<b>1862</b>	<b>1863</b>	<b>1864</b>	<b>1866</b>	<b>1867</b>	<b>1870</b>	<b>1871</b>	<b>1872</b>	<b>1875</b>
PA	17	16	51	51									116	140	97	64
MA	62	67	57	52	64	94	135	118	110	72	113		129	93	109	146
PI					59	57	48	42		43	32	43	14	43		
CE						4										
RN													8		8	
PE	99			76		89	18		166	171			198	216		268
AL		54	82	81	131	138	202	145		152	162		205	194	191	128
SE					45	48	49	53	57	56	59	57				
BA	195	190	221	199	278	304	309	327	331	346		296	308	329	333	355
ES					23	26	27	25		27	24	29	25	36	31	
RJ	257	358	209	313	381	384	364	305	294	270	208	199	193	188	191	208
SP		14	4		4	4	5	5	5	5		5				
PR							24	24		31	22		47			5
SC	35	81	101	101	89	91	95	97	99							23
RS	129	115	168	153	162	184	182	179		214	251	264	232	235	266	132
<b>Totais:</b>	<b>794</b>	<b>895</b>	<b>893</b>	<b>1026</b>	<b>1236</b>	<b>1423</b>	<b>1458</b>	<b>1320</b>	<b>1062</b>	<b>1387</b>	<b>871</b>	<b>893</b>	<b>1475</b>	<b>1474</b>	<b>1226</b>	<b>1329</b>

Fonte:

**APÊNDICE S: Resumo do mapa dos indivíduos que se empregaram como calafates, matriculados nas províncias abaixo citadas, entre os anos de 1847 e 1875.**

Províncias	1847	1848	1852	1853	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1866	1867	1870	1871	1872	1875
PA	29	29	43	42								67	77	47	27	
MA	26	25	16	17	40	44	86	72	73	45	47	67	77	84	104	
PI					13	10	10	6		8	7	9	7	29		
CE						6										
RN												13		14		
PE	73			32		74	74		152	161		209	207			322
AL		4	16	23	37	35	38	38		32	38		248	51	51	28
SE					82	38	38	39	39	42	42	39				
BA	41	41	56	42	134	140	146	149	152	159		124	136	138	135	163
ES					15	18	18	17		21	21	21	14	17	17	
RJ	68	75	75	75	211	213	200	159	149	139	122	117	126	122	124	150
SP		3	4		3	3	3	3	4	4		4				
PR							12	12		11	9		6			6
SC	10	25	14	27	28	30	33	35	35							13
RS	57	77	66	54	85	86	85	88		112	109	111	338	107	116	62
<b>Totais:</b>	<b>304</b>	<b>279</b>	<b>290</b>	<b>312</b>	<b>648</b>	<b>697</b>	<b>743</b>	<b>618</b>	<b>604</b>	<b>734</b>	<b>395</b>	<b>425</b>	<b>1231</b>	<b>825</b>	<b>588</b>	<b>875</b>

**APÊNDICE T: Listagens nominais dos carpinteiros da ribeira e calafates matriculados em Santa Catarina isentos do recrutamento da Guarda Nacional em 1850.**

<b>DESTERRO</b>	
<b>Carpinteiros da ribeira</b>	
<i>Mestres</i>	
Antônio Joaquim Velloso	José Nunes Coelho
José Antônio do Nascimento	Wenceslau Martins da Costa
<i>Oficiais</i>	
Antônio de Souza Ricardo	Jeremias Gomes de Souza
Antônio Marianno da Silva	João Ignácio de Amorim
Bernardino Francisco Machado	João José de Souza
Camilo José Ferreira	Joaquim José dos Santos
Custódio Pereira Saraiva	José Manoel Eugênio
Dionízio Ignácio Rodrigues	José Manoel Goulart
Eliseo da Cruz	Laurindo Joaquim Velloso
Francisco José da Cruz	Manoel Rodrigues Vieira
Francisco Nunes da Silva	Manoel Vicente
Gregório Julim	Patrício Manoel de Souza
Ignacio Diniz Pereira	Severino Antônio
Jacinto Antônio de Amorim	
<i>Aprendizes</i>	
André Francisco Rodrigues	João Machado Ferreira
Antônio Fernandes	João Pereira dos Santos
Antônio Joaquim	José Faustino de Souza
Antônio Joaquim Baptista	José Joaquim de Mello
Antônio Joaquim da Silva	Laurentino da Rosa
Benedito da Trindade	Luiz Antônio de Siqueira
Bernardino José Pereira	Luiz José de Freitas
Domingos Francisco Duarte	Manoel Ignácio da Cunha
Domingos José Monteiro	Miguel Francisco Rodrigues
Eduardo da Rosa	Pedro Joaquim Dutra
Estevão Ignácio de Medeiros	Quintino José Ribeiro
Guilherme Dutra	Sabino Francisco Nunes
Jamianno da Costa	Theóphilo Antônio de Mello
Jeremias Francisco da Rosa	Traiano Augusto de Carvalho
Jerônimo José Antônio	Victor Modesto Ignácio de Medeiros
João Antônio de Monteiro	
<b>Calafates</b>	
<i>Mestres</i>	
José Francisco da Silva	
<i>Oficiais</i>	
Domingos José Gonçalves	Joaquim José dos Santos
Gabriel Antônio	José Floriano Duarte
João Anastácio	Manoel José d'Ávila
Joaquim José d'Ávila	
<i>Aprendizes</i>	
Bruno José Antônio	José Quintino Dutra
Jerônimo José Martins	Luiz Pereira dos Santos
Joaquim José de Sant'Anna	Manoel Antônio da Silva
José Joaquim da S. Marques	Manoel Antônio Pereira

José Joaquim da Silva	Manoel Joaquim dos Passos
José Joaquim de Sant'Anna	
<b>LAGUNA</b>	
<b>Carpinteiros da ribeira</b>	
<i>Oficiais</i>	
Agostinho José dos Passos	Manoel Francisco da Silva
Cândido Gonçalves Perfeito	Manoel José de Souza
João Antônio Dias	Manuel Machado Pacheco
José Bento de Aquino	Raimundo Antônio da Costa
Manoel Ferreira da Rosa	Salvador Gomes
<b>Calafates</b>	
<i>Mestres</i>	
Claudino José da Silva	
<i>Oficiais</i>	
Eugênio da Silva	Manoel Duarte
<b>SÃO FRANCISCO DO SUL</b>	
<b>Carpinteiros da ribeira</b>	
<i>Mestres</i>	
Ignácio José da Silva	
<i>Oficiais</i>	
Joaquim José de Oliveira	Manoel Pedro Torrens
Manoel de Oliveira Soares	Reginaldo de Oliveira Soares
<i>Aprendizes</i>	
Camilo José da Silveira	Luiz Antônio Torrens
Dionísio Antônio Torrens Germano	Zeferino Antônio Budal
José Da Silveira	
<b>PORTO BELO</b>	
<b>Carpinteiros da ribeira</b>	
<i>Mestres</i>	
Manoel Lopes Correia	
<i>Oficiais</i>	
José Thomaz da Silva	José de Oliveira Luz
Laurêncio José Coelho	Joaquim José de Oliveira Ramos
José Pedro de Miranda	Mariano José dos Prazeres
José Antônio de Souza	
<i>Aprendizes</i>	
José Antônio Barreto	Gabriel Lopes Fagundes
Francisco Pereira	

Fonte:

## FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Leis e Regulamentos

BRASIL. **Lei de 29 de agosto de 1828**. Estabelece regras para a construção das obras públicas, que tiverem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. Coleção das Leis do Império do Brasil, 1828, parte 1. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1878.

BRASIL. **Decreto A, de 30 de maio de 1836**. Instaura o regulamento das Mesas de Rendas. Coleção das Leis do Império, 1836, parte II. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861.

BRASIL. **Decisão no 56, de 26 de março de 1838**. Declarando que as mesas de rendas criadas pelo artigo 60, do regulamento de 3 de maio de 1836 são as estações competentes para o expediente e processo das matrículas da gente do serviço das embarcações, cessando a intervenção que nisso tenham os juizes de paz e outras autoridades. Coleção das decisões do Império do Brasil, 1838, tomo I. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1839.

BRASIL. **Decisão no 278, de 23 de dezembro de 1840**. Determina a maneira pela qual deve fazer-se a matrícula das tripulações das embarcações de comércio nacional de longo curso. Coleção das decisões do Império do Brasil, 1840, tomo III. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1863.

BRASIL. **Decisão no. 311 de 24 de julho de 1841**. Declara o que se deve entender por viagem de longo curso. Coleção das decisões do Império do Brasil, tomo IV, Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1842.

BRASIL. **Decisão no 8, de 5 de fevereiro de 1845**. Nas matrículas das equipagens das embarcações, deve-se declarar a cor do indivíduo, além das demais circunstâncias. Coleção das decisões do Império do Brasil, 1845, tomo VIII. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1846.

BRASIL. **Decreto no. 358, de 14 de agosto de 1845**. Autoriza o Governo a estabelecer capitâneas de Portos nas províncias marítimas do Império. Coleção das Leis do Império, 1845, tomo VII, parte I. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1845.

BRASIL. **Decreto no. 447, de 19 de maio de 1846**. Manda pôr em execução o regulamento para as Capitâneas dos Portos. Coleção das Leis do Império, 1846, tomo IX, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1847.

BRASIL. **Decreto no 460, de 28 de julho de 1846**. Estabelece uma Capitania do Porto na província do Maranhão. Coleção das Leis do Império do Brasil, 1846, tomo IX, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1847.

BRASIL. **Decreto 531, de 11 de setembro de 1847**. Estabelece uma Capitania do Porto em Santos, na província de São Paulo. Coleção das Leis do Império, 1848, tomo X, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1847.



BRASIL. **Decreto no 539, de 3 de outubro de 1847.** Estabelece capitânicas de portos nas províncias de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Coleção das Leis do Império do Brasil, 1847, tomo X, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1848.

BRASIL. **Decreto no 549, de 12 de janeiro de 1848.** Estabelece uma Capitania do Porto na província de Sergipe. Coleção das Leis do Império, 1848, tomo XI, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1849.

BRASIL. **Decisão no 27, de 19 de fevereiro de 1848.** Dá providência sobre a matrícula dos navios. Coleção das Decisões do Império, tomo XI, parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845.

BRASIL. **Decisão no 136, de 7 de novembro de 1848.** Manda aditar ao artigo 64 do Regulamento da Capitania dos portos, certas disposições sobre matrícula. Coleção das decisões do Império do Brasil, 1848, tomo XI. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1849.

BRASIL. **Decreto no 680, de 8 de julho de 1850.** Extingue as Capitânicas dos Portos das Províncias de Sergipe, Paraíba, e Rio Grande do Norte. Coleção das Leis do Império, 1850, tomo XIII, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1851.

BRASIL. **Decreto no 1.241, de 1 de outubro de 1853.** Estabelece uma Capitania do Porto na cidade de Paranaguá na província do Paraná. Coleção das Leis do Império 1853, tomo XVI, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1853.

BRASIL. **Decreto 1.461, de 18 de outubro de 1854.** Reestabelece a Capitania do Porto da província de Sergipe. Coleção das Leis do Império, 1854, tomo XVII, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1854.

BRASIL. **Decreto no 1.716, de 12 de janeiro de 1856.** Estabelece uma Capitania do Porto na província do Espírito Santo. Coleção das Leis do Império, 1856, tomo XIX, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1857.

BRASIL. **Decreto no 1.944, de 11 de julho de 1857.** Estabelece Capitânicas de Portos nas províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Coleção das Leis do Império, 1857, tomo XX, parte II. Typographia Nacional: Rio de Janeiro, 1857.

### **Anais de sessões do poder legislativo Imperial**

BRASIL. **Anais da Câmara dos Deputados.** Sessão em 08/08/1845; sessão em 11/08/1845; sessão em 12/08/1845.

BRASIL. **Anais do Senado Imperial Brasileiro.** Ano de 1845, livros 2 e 3.

BRASIL. **Atas do Conselho de Estado Pleno.** Terceiro conselho de Estado, 1842-1850.

### **Relatórios Oficiais**

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1839 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1839.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1839.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1840.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1840.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1842 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 5ª legislatura.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1843 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 5ª legislatura.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Proposta do ano de 1843 a 1844 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 5ª legislatura, pelo Ministro Francisco Vilela Barbosa.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843, p. 05.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1844 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 6ª legislatura.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1846 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1847.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório da repartição dos negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 6ª legislatura pelo Ministro e secretário d'Estado Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti d'Albuquerque.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1846, p. 07.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1847 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª legislatura pelo Ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1848.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1848 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro Manoel Vieira Tosta.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1849.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório apresentado em 1850 a Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro Manoel Vieira Costa.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura pelo Ministro Zacarias de Goes e Vasconcellos.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1853.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1854 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da legislatura pelo Ministro José Maria da Silva Paranhos.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1855.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1856 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 10ª legislatura, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, José Maria da Silva Paranhos.** Tipografia Nacional: Rio de Janeiro, 1857.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1857 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 10ª legislatura pelo Ministro José Antônio Saraiva.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1858.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório apresentado em 1860 a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 10ª legislatura pelo Ministro Joaquim José Ignácio.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório que tinha de ser apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 11ª legislatura pelo Ministro Joaquim Raimundo de Lamare.** Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1863.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório apresentado em 1867 a Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 13ª legislatura pelo Ministro Afonso Celso de Assis Figueiredo.** Rio de Janeiro: Tipografia Diário do Rio de Janeiro, 1868.

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Relatório do ano de 1884 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 19ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Luiz Fillipe de Souza Leão.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

SANTA CATARINA. **Relatório do presidente da província de Santa Catarina em 19 de abril de 1854.** Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1855.

SANTA CATARINA. **Relatório do presidente da província de Santa Catarina em 1º de março de 1855.** Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1855.

SANTA CATARINA. **Fala que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. João José Coutinho, dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato de abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1856.** Tipografia Universal de Laemmert: Rio de Janeiro, 1856.

SANTA CATARINA. **Fala que o presidente da província de Santa Catarina, dr. João José Coutinho, dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1857.** Rio de Janeiro: Tip. e Imp. de J. Villeneuve E. C., 1857.

SANTA CATARINA. **Relatório do presidente da província de Santa Catarina, Francisco Carlos de Araújo Brusque, apresentado em 1859 a Assembla Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura.** Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1860.

SANTA CATARINA **Relatório do presidente da província de Santa Catharina, o conselheiro Vicente Pires da Mota, apresentado em 1861, á Assembla Legislativa Provincial na 1ª sessão da 11ª legislatura.** Santa Catarina, Tipografia de J. L. Lopes, 1861.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo 2º vice-presidente de Santa Catharina, o Ex. Sr. Dr. Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão ao presidente, O Ex. Sr. Dr. André Cordeiro de Araújo Lima, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma em dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 03 de janeiro de 1870.** Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1870.

SANTA CATARINA. **Relatório que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. André Cordeiro de Araújo Lima, dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 25 de março de 1870.** Volume 2.

SANTA CATARINA. Relatório que o Exm. Sr. presidente da província de Santa Catarina, Dr. Joaquim Bandeira de Gouvêa, dirigiu á Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura da sua sessão ordinária em 26 de março de 1871. **Desterro: Tipografia do Jornal Província, 1871.**

### Ofícios e registros

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Ofícios enviados pelo capitão do porto do presidente de província, 1846-1889.** 61 volumes.

### Processos crime

ARQUIVO MUNICIPAL DE LAGUNA (Casa Candemil). **Processo-crime de Antônio Carvalho.** Laguna, 1878.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA HISTÓRICA (Casa Lins). **Autos de Interrogação a tripulação do brigue nacional Siqueira.** Itajaí, 1878.

### Jornais, Periódicos\*

**Arquivo Medico Brasileiro: Gazeta Mensal de Medicina, Cirurgia, e Sciencias Accessorias.** Rio de Janeiro (RJ), Ano: 1847, Tomo V, n. 1, 126-128.

**Correio de Victória.** Vitória (ES), Ano: 1849, n. 05, n. 30, n. 41.

**Correio Mercantil.** Salvador (BA), Ano: 1840, n. 11; Ano: 1860, n. 46.

**Dezenove de Dezembro.** Paranaguá (PR), Ano: 1856, n. 43.

**Diário de Pernambuco.** Recife, Ano: 1846, n. 41; Ano: 1846, n. 102; Ano: 1847, n. 83; Ano: 1848, n. 226.

**Diário do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro (RJ), Ano: 1845, n. 7048.

**Gazeta Oficial.** Belém (PA), Ano: 1860, n. 79.

---

\* Consultados por meio da hemeroteca digital da Biblioteca Nacional.

**Jornal do Comércio.** Rio de Janeiro (RJ). Ano: 1840, n. 206; Ano: 1841, edição 238; Ano: 1842, n. 127; Ano: 1843, n. 216; Ano: 1844, n. 53, n. 84, n. 329; Ano: 1845, n. 170; Ano: 1847, n. 275; Ano: 1849, n. 142; Ano: 1854, n. 213; Ano: 1856, n. 20.

**O Argos.** Desterro (SC). Ano: 1856, n. 20, n. 52, n. 68; Ano: 1857, n. 175; Ano: 1858, n. 328; Ano: 1861, n. 783, n. 824.

**O Conciliador Catarinense.** Desterro (SC). Ano: 1849, n. 10, n. 33, 40, 50, 59; Ano: 1850, n.85; Ano: 1851, n. 191.

**O Conservador.** Desterro (SC), Ano: 1854, n. 227.

**O Despertador.** Desterro (SC). Ano: 1841, n. 1134; Ano: 1866, n. 335; Ano: 1878, n. 989; Ano: 1883, n. 2304.

**O Mensageiro.** Desterro (SC). Ano: 1857, n. 223.

**O Mercantil.** Rio de Janeiro (RJ), Ano: 1845, n. 226.

**O Município.** Laguna (SC), Ano: 1879, n. 39.

**Publicador Maranhense.** São Luiz (MA), Ano: 1846, n. 415.

**Treze de maio.** Belém (PA), 1849, n. 866; Ano: 1852, n. 331.

### Tipologias diversas

ARIAS NETO, José Miguel. **Em busca da cidadania: praças da Armada nacional 1867-1910.** Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. Brüggemann e os panoramas de Desterro. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XII, nº 6, junho de 1871, p. 110-117.

GREENHALG, Juvenal. **O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro na história.** Rio de Janeiro: Editora Noite, 1951.

HERKENHOFF, Rosa. Excertos do "Kolonie-Zeitung" (Jornal da Colônia), editado na Colônia D. Francisca, Joinville, a partir de 23 de dezembro de 1862. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XXVI, nº 9, setembro de 1885, p. 267-269.

PESSOA, Sabino Eloy. **Viagem da Corveta Imperial Marinheiro nos anos de 1857 a 1858 a diversos portos do Mediterrâneo e do Atlântico.** Rio de Janeiro: Typ. do Correio mercantil, 1860.

REITZ, P. Raulino. Quadro de Desterro. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo IV, nº 10, outubro de 1961.

REVISTA ESTRANGEIRA (1853-62). Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1862.

S/A. Ainda J. Brüggemann e os seus quadros. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XII, nº 10, outubro de 1971.

VÁRZEA, Virgílio. Santa Catarina: a Ilha. **Florianópolis: Lunardelli, 1985[1900].**

### **Referências bibliográfica**

- AFONSO, Marcelo. História de pescador: um século de transformações técnicas e socioambientais na pesca *da caiçara* do litoral de São Paulo (1910-2011). Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia da Letras, 2000
- AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.
- BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.
- BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Revista Tempo*, Niterói, v. 15, n. 29, 2010.
- BARRETO, Virgínia **Queiróz. Fronteiras entre a escravidão e a liberdade: histórias de mulheres pobres livres, escravas e forras no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888)**. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- BEATTIE, Peter M. **Tributo de Sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil (1864- 1945)**. São Paulo: Editora da USP, 2009.
- BEZERRA, Nielson da Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**. Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2010.
- BILÉSSIMO, Angelo R. **Entre a Praça e o Porto: grandes fortunas nos inventários Post Mortem em Desterro (1860-1880)**. Itajaí: UDESC; Casa Aberta, 2008.
- BISSIGO, Diego Nones. O lugar dos africanos na estatística brasileira do século XIX. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, n. 56, 2017.
- BORBA, Fernanda M. **Arqueologia da escravidão numa vila litorânea: vestígios negos em São Francisco do Sul**. Joinville: Univille, 2014.
- BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. **População e Nação no Brasil do século XIX**. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- BROTHERHOOD, Karina. Trabalho e organização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, junho de 2006.
- BURKE, Peter. **Testemunha ocular: uso de imagens como evidência histórica**. Editora Unesp: São Paulo, 2017.
- CANDIDO, Mariana P. Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820. *SÆculum*, n. 29, jul./dez., 2013.
- CARDOSO, Fernando H. **Negros em Florianópolis: relações sociais e econômicas**. Florianópolis: Editora Insular, 2000.

- CARDOSO, Fernando H.; IANNI, Octavio. **Cor e Mobilidade Social em Florianópolis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.
- CASTELLUCCI JR., Wellington. De cativos a baleeiros: uma amizade indissolúvel entre dois africanos no outro lado do Atlântico (Itaparica, 1816-1886). **Revista Topoi**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, jul./dez. 2014.
- CASTELLUCCI JR., Wellington. Histórias conectadas por mares revoltos: uma história da caça de baleias nos Estados Unidos e no Brasil (1750-1850). **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, 2015.
- CASTELLUCCI JR., Wellington. Pescadores e baleeiros: a atividade da pesca da baleia nas últimas décadas dos oitocentos. Itaparica: 1860-1888. **Revista Afro-Ásia**, Salvador, v. 22, 2005.
- CUNHA, Luiz Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil Escravocrata**. São Paulo: Editora UNESP; Brasília: FLACSO, 2005
- DAVIS, Agela. **Mulher, raça e classe**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DIAS, Maria Odila L. da S. Mulheres sem História. **Revista de História**, São Paulo: USP, n. 114, 1983.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Quotidiano e poder em São Paulo o século XIX**. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- FARIAS, Juliana. De escrava a Dona: A trajetória da africana mina Emília Soares do Patrocínio no Rio de Janeiro do século XIX. **Locus**, v. 18, n. 02, 2013.
- FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séc. XVIII e XIX)**. Editora Unesp: 2014.
- FONSECA, Rafael O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. **Mercator**, Recife, v. 14, n. 1, jan./abr., 2015.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- GARCIA, Carla C. Rainhas piratas e outras senhoras do mar. **Revista Labrys**, v. 20, 2011.
- GERBER, Rose Mary. Mulheres e o mar: pescadoras embarcadas no litoral de Santa Catarina, sul do Brasil. Editora da UFSC: Florianópolis, 2015.
- GRENDI, Edoardo. Repensar a micro história? In.: Jacques Revel (Org.). **Jogos de escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1998.
- HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos, 1888-1914**. Editora Prisma: Curitiba, 2016.

- HONORATO, Cezar. Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX. **Revista Crítica Histórica**, v. 7, n. 13, 2016.
- HÜBENER, Laura Machado. **O movimento comercial do porto de Nossa Senhora do Desterro no século XIX**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.
- JEHA, Silvana Cassab. **A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)**. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.
- KRAAY, Hendrik. O abrigo da farda”: O Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-81, **Revista Afro-Ásia**, n 17, 1996.
- KRAAY, Hendrik. Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial. **Diálogos**, DHI/UEM, v. 3, n. 3, 1999.
- LAPA, José R. do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índias**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1968.
- LEAL, Maria das Graças de Andrade. **A arte de ter um ofício: o Liceu de Artes e Ofícios da Bahia (1872-1972)**. Dissertação de Mestrado. UFBA, Salvador, 1995.
- LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 3, n. 06, 1983.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2012;
- MACEDO, Rafael Gonzaga de. **Paul Harro-Harring: visualidade melancólica da escravidão no Rio de Janeiro - 1840**. Dissertação de Mestrado. PUC-SP, São Paulo, 2014.
- MACEDO. Rafael Gonzaga de. Escravidão, povo e nação no olhar de Paul Harro-Harring. **Anais do V Encontro Nacional de Estudos da Imagem e I Encontro Internacional de Estudos da Imagem**. Londrina, 2013.
- MAMIGONIAM, Beatriz G. Os direitos dos libertos africanos no Brasil oitocentista: entre razões de direito e considerações políticas. **Revista História**, São Paulo, v. 34, n. 2, jul./dez. de 2015.
- MAMIGONIAN, Beatriz G; CARDOSO, V. H. B. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. In: Beatriz G. Mamigonian, Joseane Z. Vidal. (Org.). **História diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.



MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Brazilian Journal of Political Economy**, São Paulo: Editora 34, v. 32, n. 1, jan./-mar., 2012.

MARTINS, Mônica de Souza Nunes. **Entre a cruz e o capital: mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, IFCS/UFRJ, 2007;

MELLO, Saulo Álvaro de. Eugenia na Marinha Imperial Brasileira (1822-1910). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**. São Paulo, julho de 2011

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. **Estud. Afro-asiáticos**, Rio de Janeiro, n. 38, p.85-112, 2000.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. “Sou escravo de oficiais da Marinha”: a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 36, n. 72, p. 151-172, 2016.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **A ressaca da marujada: recrutamento e a disciplina na Armada Imperial**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Um reduto negro: cor e cidadania na Armada (1870-1910). In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). **Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007

OLIVEIRA, Tiago Kramer de. História e cartografia dos Patos: conexões globais e dinâmicas continentais- século XVI. **No prelo**.

OLIVEIRA, Vanessa S. Mulheres e o comércio: a participação feminina nas redes comerciais em Luanda (sec. XIX). In.: Selma Pantoja, et al. (Org.). **Angola e as angolanas: memória, sociedade e cultura**. Brasília: Artmed, 2016.

PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. Travessias. **Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa**, n. 4/5, 2004, Lisboa.

PARAVISINI-GEBERT, Lizabeth. Las aventuras de Anne Bonny e Mary Read. El travestismo y la historia de la piratería femenina en el Caribe. In.: Luzelena Gutiérrez de Velasco (Coord.). **Género y cultura en América Latina: Arte, historia y estudios de género**. Cultura e participación política, vol. 2. México: El colegio de Mexico, 2003

PASSOS, André Fernandes. **Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX**. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

PEDRO, Joana Maria. Traduzindo o debate: o uso da categoria gênero na pesquisa histórica. **Revista História**, v. 24, n. 1, 2005.

PENNA, Clemente G. **Escravidão, liberdade e os arranjos de trabalho na Ilha de Santa Catarina nas últimas décadas de escravidão (1850-1888)**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

PERROT, Michelle. *Minha história das mulheres*. São Paulo: Contexto, 2007, p. 21.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história, operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 185.

POPINIGIS, Fabiane. Maria mina e as disputas pelo mercado de trabalho em Desterro, século XIX. **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, 2013a.

POPINIGES, Fabiane. Africanos e afrodescendentes na história do primeiro mercado público de Desterro. In.: Beatriz G. Mamigonian; Josiane Z. Vidal. **História Diversa: africanos e afrodescendentes na ilha de Santa Catarina**. Editora da UFSC: Florianópolis, 2013b.

PORTELA, Rafael Davis. **Pescadores na Bahia do século XIX**. Dissertação de Mestrado. UFBA: Salvador, 2012.

RAMOS, Eduardo Silva. **Centralização e privilégio: instituições econômicas e fiscalidade na formação do Estado brasileiro (1808 - 1836)**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2018.

REBELATTO, Martha. Uma saída pelo mar: rotas marítimas de fuga escrava em Santa Catarina no século XIX. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, n. 40, outubro de 2006.

REDIKER, Marcus. **Between de devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750**. UK: Cambridge University Press, 1996[1987].

REDIKER, Marcus. **O navio negreiro: uma história humana**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REDIKER, Marcus. Under the banner of King Death: the social world of Anglo-American pirates (1716-1726). **The William and Mary Quarterly**, v. 3, n. 38, Nova Jersey, 1981.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa (org.). **Trabalhadores urbanos e ensino profissional**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.

ROCHA, Ilana Peliciari. **Escravos da nação: o público e o privado na escravidão brasileira 1760-1876**. Editora Edusp: São Paulo, 2018.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). **Rev. bras. Hist.** São Paulo, v.19, n.38, 1999.

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.

SAFFIOTI, Heleieth. *A mulher na sociedade de classes: mito e realidade*. Petrópolis: Vozes, 1976.

SANTOS JR., Edilson Nunes dos. *Das bordas ao centro: a criação da Capitania do Porto da Corte e a concorrência de poderes entre diferentes níveis de poder no Império*

- brasileiro (1845-1854). **Anais do XXIX Simpósio Nacional de História**, Brasília, 2017.
- SANTOS JR., Edilson Nunes dos. **Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.
- SANTOS, Lucas Borges dos. Maria Felipa de Oliveira. **Resgate da Memória**, n. 02, jul. 2014.
- SANTOS, Miriam. As mulheres nas lutas por independência do Brasil: contestando a história oficial. In.: Sara Beatriz Guardia (Edic.). **Las mujeres en la Independencia de América Latina**. Lima: USMP, UNESCO, CEMHAL, 2010,.
- SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria de análise histórica. **Educação e Realidade**, Porto Alegre, v.16, n.2, jul/dez., 1990.
- 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, 2005.
- SILVA, José Bento Rosa da; MADEIRA, Carlos Eduardo de Camargo. **História da aduana em Itajaí**. Itajaí: Maria do Cais/Univali, 2008.
- SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar – séculos XVII ao XIX**. Campinas: Papyrus, 2001.
- SILVA, Luiz Geraldo. **Caiçaras e jangadeiros: cultura marítima e modernização no Brasil (1920-1960)**. Série Documentos e Relatórios de Pesquisa, nº 1. São Paulo: NUPAUB/USP, 2004.
- SOARES, C.; MELO, H. & BANDEIRA, L. O trabalho das mulheres brasileiras: uma abordagem a partir dos Censos Demográficos de 1872 a 2010. **Anais do XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais: População, Governança e Bem-Estar**, São Paulo, 2014.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Negras minas no Rio de Janeiro: gênero, nação e trabalho urbano no século XIX; SOARES, Mariza de Carvalho. (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: EdUFF, 2007.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. 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.
- STADEN, Hans. **Dois viagens ao Brasil: primeiros registros sobre o Brasil**. L&PM: Porto Alegre, 2014.
- VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo do Tráfego de Escravos Entre o Golfo do Benin e a Bahia**. Salvador, Editora Corrupio, 1987.

WILLEMS, Emílio. **Ilha de Búzios: uma comunidade caiçara no Sul do Brasil**. São Paulo: NUPAUB/USP/UITTEC, 2003.

ZIMMERMANN, Fernanda. Armação baleeira da Lagoinha: uma grande unidade escrava. In.: Mamigonian, Beatriz G.; Vidal, Josiane Z. **História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.