

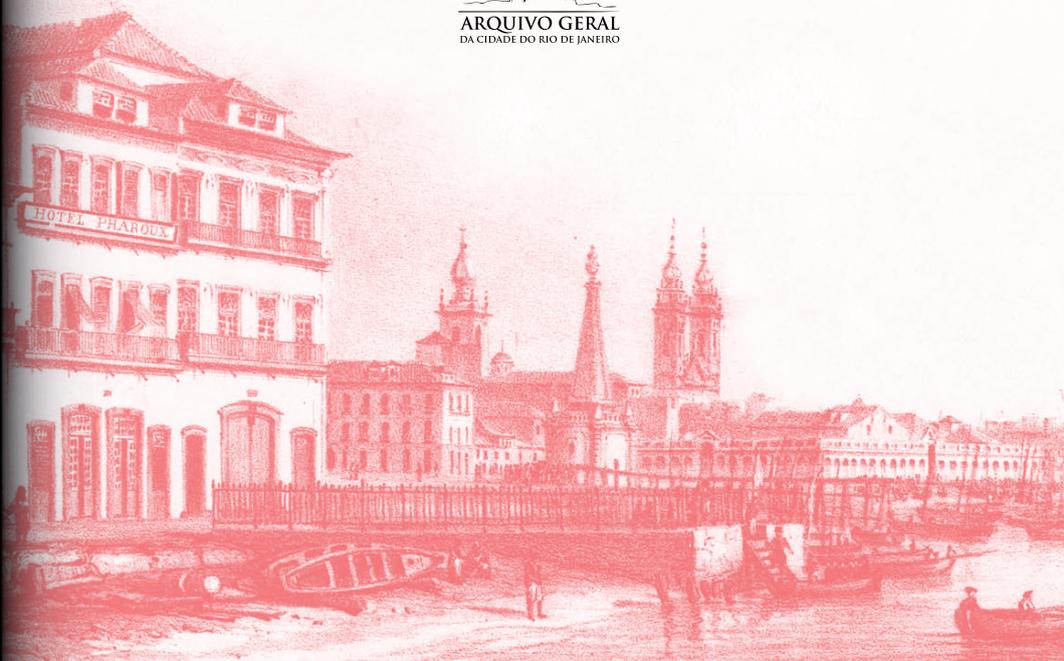
---

# Sobre as águas da Guanabara

---

**Transporte e Trabalho no  
Rio de Janeiro do Século XIX  
(1835-1845)**

EDILSON NUNES DOS SANTOS JUNIOR



Através de intensa pesquisa empírica, Edilson Nunes dos Santos Junior apresenta, neste livro, um importante capítulo da história dos trabalhadores no Rio de Janeiro oitocentista, levando-nos a percorrer os bairros da cidade portuária através de botes, canoas, faluas e saveiros manejados por trabalhadores de diversas origens étnico-raciais, escravos, livres, libertos.

Dialogando com a produção mais recente da história global do trabalho, Nunes mostra a heterogeneidade de pertencimento desses homens e dos arranjos de trabalho que estabeleciam, inclusive em relação à posse dos meios de produção, e de diversificação das formas de exploração. São aqui abordados os embates com a municipalidade em termos de controle, fiscalização e organização do espaço público, mas também as formas pelas quais tais dispositivos de regulamentação e controle foram utilizados por aqueles trabalhadores para reivindicar direitos coletivamente e para evitar maior precarização de suas atividades. As relações com os poderes públicos são por Nunes analisadas como zonas de negociação e conflito em que se embrenhavam remadores, barqueiros, pescadores e marinheiros, num contexto mais amplo de disputa por noções de cidadania na primeira metade do século XIX.

**FABIANE POPINIGIS**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

—

# **Sobre as águas da Guanabara**

—

**Transporte e Trabalho no  
Rio de Janeiro do Século XIX  
(1835-1845)**

EDILSON NUNES DOS SANTOS JUNIOR



RIO DE JANEIRO, 2017

—

# Sobre as águas da Guanabara

—

**Transporte e Trabalho no  
Rio de Janeiro do Século XIX  
(1835-1845)**

EDILSON NUNES DOS SANTOS JUNIOR



Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro

**MARCELO CRIVELLA**

Vice-Prefeito

**FERNANDO MAC DOWELL**

Secretário Municipal da Casa Civil  
(Respondendo pelo Expediente)

**AILTON CARDOSO DA SILVA**

Subsecretário de Assuntos

Compartilhados

**PAULO ALBINO SANTOS SOARES**

Diretora do Arquivo Geral da Cidade

**BEATRIZ KUSHNIR**

Produtora Executiva

**CAROLINA FERRO**

**(EM TEMPO CONSULTORIA)**

Comissão Julgadora composta pelos  
professores doutores

**ANDRÉ LUIZ VIEIRA CAMPOS**

**BEATRIZ KUSHNIR**

**ISMÊNIA DE LIMA MARTINS**

**PAULO KNAUSS**

**TÂNIA MARIA BESSONE**

Copidesque

**CAROLINA FERRO**

**(EM TEMPO CONSULTORIA)**

Projeto Gráfico e Diagramação

**GISELLE MACEDO (LUXDEV)**

---

XXXXX

XXXXX

XXXXX

XXXXX

XXXXX

x p. il.

ISBN: XXXXX

1. Institutos Governamentais de Pesquisa. 2. Academias e Institutos —  
história. 3. Retratos. 4. Fotografia. I. Título.

CDDXXXXX

---

**CAPA:** Louis Auguste Moreaux. *Ponte de desembarque*, Praya D. Manuel. Rio de Janeiro, RJ: Litogravura de Heaton e Rensburg, 1845. 1 gravura, litograv., pb., 23,4 x 31,5cm em papel 26,7 x 39,7 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon393038\\_10/icon393038\\_10.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon393038_10/icon393038_10.jpg)

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil

## À minha mãe mais linda do mundo

“Em certos pontos, é como uma floresta de mastros, vergas e velas, uma cidade flutuante. Os escaleres correm a remos, cruzam-se, lutam nessas regatas encarniçadas do trabalho. Negros, brancos, bronzeados e mulatos, há de tudo nessas embarcações. Verdadeira caravana sobre as águas”

CHARLES RIBEYROLLES

“Aquilo que é ineficaz para parar uma linha de desenvolvimento não é, por isto mesmo, totalmente ineficaz. O ritmo da mudança muitas vezes não é menos importante do que a direção da própria mudança; mas enquanto essa última frequentemente não depende da nossa vontade, é justamente o ritmo no qual permitimos que a mudança ocorra que pode depender de nós.”

KARL POLANYI

## — AGRADECIMENTOS —

Agradeço à minha mãe, por tudo. Este trabalho e tudo na minha vida foi — e é — feito e dedicado a ela. A construção desse trabalho foi um processo doloroso e, ao mesmo tempo, o remédio que aliviou a dor da sua ausência repentina. O mestrado foi um plano conjunto em que ela acreditava porque eu acreditava, mesmo sem saber direito o seu significado. Sou herdeiro do seu amor, das suas histórias, das suas experiências que despertaram em mim a vontade de investigar os trabalhadores que não têm suas jornadas valorizadas.

No vácuo da ausência da minha mãe, minha irmã, Frida, assumiu a responsabilidade do apoio familiar e financeiro. Agradeço ao seu carinho e à sua paciência dedicados nos últimos três anos. Sua demonstração de amor e a responsabilidade assumida foram fundamentais para mim.

A orientação atenta e cuidadosa da professora Gladys Sabina Ribeiro foi essencial para o sucesso deste trabalho. Obrigado pelo profissionalismo que tanto nos inspira.

Paulo Cruz Terra acreditou, acompanhou e apoiou essa pesquisa desde a especialização. Muitíssimo obrigado pela confiança.

Agradeço à professora Fabiane Popinigi pelos conselhos e indicações na qualificação e por ter aceitado participar da banca de defesa, assim como aos professores Carlos Gabriel Guimarães e Alexandre Fortes.

O mestrado é um curso rápido e estressante, mas Jessyka Sâmya e Silvana Andrade fizeram dele um curso muito mais leve. Obrigado pelas conversas, debates acadêmicos e atualizações. Suas amizades são um grande legado destes últimos anos. Agradeço também à colega Fernanda Soares pelos áudios do *WhatsApp* que tanto apoiaram, divertiram e esclareceram.

Aos professores Álvaro Nascimento, Jaime Rodrigues e Cesar Honorato pelas indicações e sugestões que contribuíram de maneira marcante para o rumo deste trabalho, bem como aos professores Luiz Fernando Saraiva, Marcelo Badaró, Márcia Motta, Theo Lobarinhas, Fernando Castro e Monica Lima por tudo que descobri e aprendi em seus cursos.

Agradeço ao CNPq pelo financiamento da pesquisa.

Agradeço aos funcionários da Secretaria de Pós-Graduação em História da UFF e da Biblioteca do Gragoatá.

Aos funcionários do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, meu muitíssimo obrigado pelo atendimento sempre disposto, gentil e profissional.

Meu muito obrigado à comissão julgadora do Prêmio Professor Afonso Carlos Marques dos Santos – 2016, professores Dr. André Luiz Vieira de Campos (UERJ), Dra. Beatriz Kushnir (AGCRJ), Dra. Ismênia de Lima Martins (UFF), Dr. Paulo Knauss (APERJ/UFF) e Dra. Tânia Maria Tavares Bessone da Cruz Ferreira (UERJ).

A todos os meus familiares e amigos, em especial à D. Creuza pelo carinho e atenção, que no seu limite e ao seu modo me ajudaram nesta jornada. Obrigado a todos!

Por último e por isso tão importante, agradeço ao Glauber por enxergar o melhor de mim. Sem ele não haveria o mestrado, alegria, vida. Obrigado pela paciência, pela leitura e pela revisão amorosa e, especialmente, pelo apoio nessa difícil jornada que foram os últimos anos.

## — SUMÁRIO —

- 10 PREFÁCIO
- 13 INTRODUÇÃO
- 29 **CAPÍTULO 1**  
**Império e Cidade Portuária:  
o Contexto, o Cenário e os Relatos**
- 31 1.1 **Escravidão, tráfico ilegal e imigração:**  
a circulação de trabalhadores no Império
- 43 1.2 **A Corte e a Baía de Guanabara:**  
o conjunto da cidade portuária
- 49 1.3 **Viajantes e memorialistas:**  
pontos de vista sobre o movimento dos ancoradouros da cidade
- 67 **CAPÍTULO 2**  
**Vapor, Remadores e Barqueiros:  
os Perfis dos Trabalhadores e o Mercado de Trabalho**
- 69 2.1 **A navegação a vapor na Corte:**  
primórdios de uma nova tecnologia
- 79 2.2 **O vapor na história dos transportes cariocas**
- 82 2.3 **As embarcações miúdas, seus remadores e barqueiros**
- 101 2.4 **Mercantilização da força de trabalho:**  
liberdade e trabalho no Rio de Janeiro
- 123 **CAPÍTULO 3**  
**Possuir, Trabalhar e Resistir no Litoral da Corte:  
Disputas por Espaços de Trabalho**
- 125 3.1 **A Câmara Municipal e a sua atuação na organização, regulação  
e controle sobre o mundo do trabalho**
- 134 3.2 **Controle e resistência:**  
estratégias de reivindicação de direitos costumeiros
- 151 3.3 **Praia da Saúde:**  
conserto, limpeza, fabricação de embarcações e a disputa por  
espaços de trabalho

164	CONSIDERAÇÕES FINAIS
170	ANEXOS
184	REFERÊNCIAS
185	1.1 Bibliografia
191	1.2 Fontes Primárias

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### CAPÍTULO 1

- 57 **FIGURA 1:** Planta do Rio de Janeiro – 1831  
58 **FIGURA 2:** Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro

### CAPÍTULO 2

- 77 **FIGURA 1:** Barca a vapor  
88 **FIGURA 2:** Praia dos Mineiros  
88 **FIGURA 3:** Ponto do Calabouço – 1821  
89 **FIGURA 4:** Cemitério Inglês na Gamboa

### CAPÍTULO 3

- 136 **FIGURA 1:** Ponto de desembarque, Praia de D. Manoel – 1845  
149 **FIGURA 2:** Largo do Paço e Praia do Peixe  
157 **FIGURA 3:** Mapa da região da Praia da Saúde

### ANEXOS

- 181 **FIGURA 1:** Planta da baía do Rio de Janeiro  
182 **FIGURA 2:** Vista do Rio de Janeiro – 1835  
183 **FIGURA 3:** Os frescos do Largo do Palácio

## LISTA DE TABELAS

### CAPÍTULO 2

- 84 **TABELA 1:** Freguesias e Nacionalidades  
85 **TABELA 2:** Embarcações e Tripulação  
95 **TABELA 3:** Embarcações a frete na Baía de Guanabara  
97 **TABELA 4:** Estrangeiros não africanos e brasileiros  
98 **TABELA 5:** Procedências dos Remadores não africanos  
99 **TABELA 6:** Mapa das embarcações que no ano de 1839 fizeram a importação e exportação dos portos abaixo declarados da província do Rio de Janeiro

### ANEXOS

- 171 **TABELA 1:** Demonstração das embarcações que andam a frete pelo Município Neutro  
179 **TABELA 2:** Impostos existentes, que outrora eram arrecadados pela Polícia, conforme Artigo 3º, § 1º da Carta de Lei de 3 de outubro de 1834  
180 **TABELA 3:** Procedências dos arrais africanos (escravos e forros) das embarcações da Baía de Guanabara (1829-1832)

O livro que os leitores têm em mãos possui o potencial de agradar públicos com diferentes interesses. Em primeiro lugar, àqueles que buscam saber mais sobre a história do Rio de Janeiro, ao investigar o transporte marítimo na Baía de Guanabara, fundamental na dinâmica da cidade no século XIX e assunto ainda muito pouco explorado. Nesse sentido, a presente obra nos faz questionar os modelos atuais de transporte, mostrando que o passado nos indica diferentes possibilidades. Se a Baía de Guanabara servia como meio de ligação entre as mais diversas áreas da cidade, como nos aponta o autor, por que hoje, com o estrangulamento do trânsito, são pouquíssimas as áreas servidas pelas embarcações?

A obra é fundamental também para os interessados na história social do trabalho, pois somos apresentados não só às diferentes embarcações, mas principalmente aos que nelas labutavam cotidianamente. Nesse ponto, gostaria de ressaltar o diálogo direto entre a pesquisa do Edilson dos Santos Junior com a minha, sobre os cocheiros e carroceiros, também publicada pelo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.<sup>1</sup> Ambos tivemos a preocupação em salientar que a história dos transportes deve incluir os trabalhadores envolvidos. Confesso, no entanto, que a presente obra me levou a ser mais preciso na minha análise. Graças a investigação da importância dos barqueiros e remadores, feita por Edilson, deixei de generalizar os cocheiros

e carroceiros como os “trabalhadores do setor do transporte”, para defini-los como “trabalhadores do setor do transporte terrestre”. Enquanto meu olhar se volta para as terras cariocas, o dele mira as águas da baía.

Ao analisar os remadores e barqueiros do Rio de Janeiro, Edilson dialoga com importantes transformações recentes na historiografia. A primeira delas diz respeito à uma visão mais ampla sobre o trabalhador, ao buscar as relações entre os livres, libertos e escravizados, nacionais e estrangeiros. Nesse sentido, o autor se relaciona com a História Global do Trabalho, que tem em Marcel van der Linden um dos seus principais expoentes. Linden propõe, por exemplo, que, além dos diferentes trabalhadores, torna-se necessário estar atento aos graus intermediários entre “trabalhadores assalariados ‘livres’, escravos, trabalhadores autônomos e lumpem-proletariados”.<sup>2</sup>

Além disso, Edilson analisa as relações entre trabalhadores e algumas esferas de poder, como o poder municipal, tanto quanto objeto da regulação, como também espaço a ser acionado na luta por direitos. As petições e requerimentos apontam, justamente, que os trabalhadores se organizaram e lutaram diante dos novos desafios que surgiam em seu meio. A atenção dos pesquisadores para as relações da população em geral, e dos trabalhadores em particular, com o poder municipal, ao longo do século XIX, tem tido um desenvolvimento recente na historiografia, e tem sido fundamental para pensar que havia uma atuação dos populares também dentro dos canais institucionais, e não só nos motins, greves e manifestações.<sup>3</sup>

Ressalto ainda o esforço de Edilson em pensar o mundo do trabalho dos remadores e dos barqueiros, no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, dentro de transformações mais amplas, tanto no capitalismo quanto na escravidão no período. Aqui ele dialoga novamente com a História Global do Trabalho, sendo que Linden propõe justamente o estudo transcontinental dos movimentos sociais trabalhistas e das relações de trabalho. Por transcontinental entende-se colocar “todos os processos históricos num contexto mais amplo, por ‘menores’, em termos geográficos, que sejam esses processos”<sup>4</sup>,

tecendo comparações entre diferentes países e/ou, principalmente, analisando as interações internacionais.

Não só pelos pontos ressaltados anteriormente, mas ainda por ser fruto de pesquisa séria e apresentada em uma escrita fluida, a obra é mais do que merecedora de ter ganhado o Prêmio de Monografia do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Aliás, quero ressaltar a importância do prêmio, e do Arquivo em si, como instrumento de divulgação da história da cidade. Isso não é pouca coisa, tendo em vista estarmos vivendo no país uma série de ataques à produção científica. Por fim, só me resta desejar que os leitores se divirtam com a leitura e que ela agrade aos mais diferentes interesses.

**PAULO CRUZ TERRA**

Professor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF)

**NOTAS**

1 Paulo Cruz Terra. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

2 Marcel van der Linden. *Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013, p. 40.

3 Vários trabalhos que tratam desse tema foram reunidos em: Cristiana Schettini; Fabiane Popinigis; Paulo Cruz Terra (Orgs.). "Dossiê Negociações Municipais: trabalho na cidade". *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 9, 2015.

4 Marcel van der Linden. Op. Cit., p. 14.

— INTRODUÇÃO —

**Vista geral da cidade do Rio de Janeiro (II)**, Karl Robert Baron Von Planitz. Ponto de vista de antiga fortaleza [...] à esquerda Fortaleza de Santa Cruz; no centro, a de Villegagnon, seguida da Fortaleza da Laje e da de São João. Vê-se também o Arsenal de Guerra, atual local do Museu Histórico Nacional, e o hospital da Santa Casa de Misericórdia. Seguem-se praia de d. Manuel e o Morro do Castelo [...].  
Acervo: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Iconografia



A ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e de Niterói pode ser feita, hoje em dia, por meio de carros, de ônibus e de barcas, e duram em torno de vinte minutos ou menos. Utilizando os veículos terrestres, corre-se o risco de levar um tempo bem mais longo por estarmos sujeitos ao tráfego intenso, sentindo os efeitos do incentivo ao uso diário do modal individualista ou de obras de remodelação urbana. De barca, estamos à mercê das intempéries ou sujeitos aos contratos de concessão benevolentes às empresas concessionárias. Dando tudo certo, a viagem pelas águas da Guanabara se dá de maneira mais tranquila, rápida e, para muitos, prazerosa.

A ligação de diferentes pontos da Baía de Guanabara era feita por barcos até, pelo menos, o início do século XX. Hoje, restou pouquíssimo do tráfego intenso de embarcações como foi caracterizado o século XIX. Além das barcas que chegam até Niterói partindo do Rio, somente as ilhas do Governador e de Paquetá mantêm esse tipo de transporte conectando-as com a capital do estado, ainda que sob recorrentes reclamações dos usuários com relação aos atrasos e/ou acidentes.

O litoral da cidade do Rio de Janeiro ao longo do século XIX era pontilhado de pequenos ancoradouros que serviam à população para seu transporte e de mercadorias. O deslocamento pelas estradas e trilhas das freguesias suburbanas poderia oferecer riscos que em um bote ou em uma canoa não se correria. Navegar até a região central vindo de São Cristóvão, de Inhaúma, da Praia da Saúde, da Glória ou de Botafogo poderia ser muito mais rápido e seguro do que em algum tipo de veículo ou mesmo a pé, desde que a natureza permitisse.

Cabe observar que, como garante Eric J. Hobsbawm<sup>1</sup>, na Europa do final do século XVIII e início do XIX, somente a incerteza da natureza permitiria que o transporte por água fosse mais lento e caro do que o transporte por terra. O sistema de carruagens postais e diligências expandiu-se notavelmente entre o período após as guerras napoleônicas e a inauguração das primeiras ferrovias, mas o autor alega que o transporte de passageiros e de mercadorias por terra ainda era vagaroso e caro para os padrões da maioria da população que, de qualquer forma, não tinha o hábito de grandes deslocamentos.

Os cidadãos do Rio de Janeiro utilizaram intensamente a navegação entre os diversos pontos de atracação da cidade, o que requisitou uma grande quantidade de trabalhadores marítimos para executarem esse serviço e eles foram muitos e variados. O espaço marítimo do litoral da Corte era entrecortado por hierarquias, que geraram conflitos e que lhe deram uma dinâmica marcada pelas características políticas e sociais da sociedade brasileira oitocentista.

É sobre esse universo que este livro se debruçará ao longo das próximas páginas. Entre os anos de 1835 e 1845, visitaremos o mundo do trabalho marítimo no litoral do Rio de Janeiro e analisaremos as relações de trabalho entre os remadores, os barqueiros e os marinheiros dessa região. Para tanto, será preciso deslindar as ferreamentas das suas atividades e os locais onde exerciam seus ofícios. Isso quer dizer que investigaremos o transporte marítimo entre os diversos ancoradouros da cidade, a relação que eles mantiveram com o poder municipal e imperial concernente ao uso das praias e como a introdução do vapor, nesse tipo de transporte, influenciou o cenário da navegação carioca.

O ano inicial do nosso recorte cronológico, 1835, se refere à inauguração oficial do transporte de barcos a vapor entre o Rio de Janeiro e Niterói. Iniciar a pesquisa por esse ano atende ao objetivo de apresentar um cenário onde remadores e barqueiros trabalhavam diuturnamente em embarcações de tipo tradicional – barcos à vela e a remo – ou miúdas, como são atribuídas na documentação e como também nos referiremos a elas ao longo do trabalho. Porém, iniciavam o contato com uma nova tecnologia – o vapor, protagonista de um mundo em transformação e que modificou a percepção do tempo de viagem, diminuiu o número de homens necessários para concretizá-la, mas aumentou o custo das mesmas, fazendo com que as viagens em barcos à vela ou a remo continuassem por muito tempo, pelo menos na cidade do Rio de Janeiro.

Para 1845, defendemos que o cenário da navegação e da relação dos trabalhadores e proprietários de embarcações com as instituições do Império se modificam sensivelmente com a criação, em 14 de agosto daquele ano das Capitanias dos Portos e, no caso da

província do Rio de Janeiro, da Capitania do Porto da Corte. Por meio do decreto nº 358, elas assumiram algumas atribuições que até então eram exercidas pelo Arsenal de Marinha. O próprio cargo de Capitão do Porto deveria ser ocupado pelo Inspetor do Arsenal nas províncias que contassem com essa instituição. As principais atribuições do Capitão do Porto eram:

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 tráfico do Porto e das Cestas, praticagem destas e das Barras.<sup>2</sup>

A partir desse momento, o controle sobre o tráfego marítimo, a determinação de ancoradouros, matrícula das embarcações, de suas tripulações e, principalmente, dos mestres dos barcos a vapor, das áreas de ancoragem dos navios estrangeiros e de cabotagem passaram a ser estipuladas pelo Capitão do Porto. Um ponto importante do Regulamento das Capitânicas dos Portos, que atingiu diretamente as atribuições da Câmara Municipal e parece ter sido usado conscientemente pelos cidadãos nas suas estratégias de luta, foi o controle sobre o uso dos espaços públicos do litoral. De acordo com o artigo 10º, Capítulo I:

O Capitão do Porto, ouvida a respectiva Câmara Municipal, e com aprovação do Ministro da Marinha, designará, e marcará nas praias e terrenos de marinha, reservados para logradouros públicos, uma porção suficiente para estaleiros e outros usos do expediente do Porto.<sup>3</sup>

Mesmo prevendo a consulta à instituição camarária, a Capitania do Porto passou a normatizar e fiscalizar o acesso e uso das praias e terrenos que antes estavam sob responsabilidade da Municipalidade. No artigo 14º, o Regulamento determina que:

Ninguém poderá depositar madeiras nas praias, nem conservar nelas, ou nos cais por mais de 5 dias, ancoras, peças d'artilharia, amarras, ou outros quaisquer objetos que embarquem o trânsito e servidão pública, ainda que tenha licença da Câmara Municipal. E quando para o depósito e demora de tais objetos der licença o Capitão do Porto sem prejuízo da sobredita servidão, só se poderá fazer do batente do preamar das águas vivas para cima. Os contraventores, além da multa a que forem sujeitos pelas Posturas da respectiva Câmara Municipal, serão obrigados a fazer escavar qualquer área, que se acumule em detrimento do Porto.<sup>4</sup>

Com a Capitania do Porto da Corte, que tinha atribuições específicas de controle e regulação, os trabalhadores e proprietários de embarcações passaram a ter outra instância para reivindicar o direito aos seus espaços de trabalho. No nosso caso, observaremos a utilização, por aqueles trabalhadores, das sobreposições de jurisdição entre a Câmara Municipal e as outras instituições imperiais e leigas como o Arsenal de Marinha, a Alfândega e os juízes de paz.

Esse é um ponto importante da nossa pesquisa. A relação entre os remadores, barqueiros e proprietários de embarcações com as instituições do Império responsáveis pelo controle, regulamentação e organização do setor de navegação. Aprofundaremos a análise das estratégias estabelecidas pelos trabalhadores marítimos no sentido de resguardar suas áreas de atuação através de petições e requisições àquelas personagens jurídicas.

Nas próximas páginas, vamos demonstrar como os trabalhadores do litoral da cidade sentiram de forma mais sensível as transformações do seu mundo no contexto político e econômico e como reagiram a elas. As noções de Antigo Regime, ainda muito presentes, vinham se redimensionando no imaginário dos atores sociais do XIX. Outros canais se abriam para a reivindicação do que se entendia como direito e como dever do Estado. A figura da representação política surgida com o constitucionalismo da nova nação que se construía dia a dia funcionou bastante bem à população que estava atenta às mudanças que ocorriam no seu cotidiano.

A reforma das funções camarárias instituída no regulamento de 1828; o Código Criminal de 1831 e a sua reforma em 1842; o Ato Adicional de 1834, que criou as Assembleias Legislativas Provinciais e expandiu as atribuições das províncias; o novo Regulamento da Alfândega de 1836, que criou e otimizou a organização da arrecadação imperial, serviram aos interesses do Império brasileiro no que tange à elite política e a sua rede de influência. No entanto, essas leis e regulamentos também foram apropriados pelos cidadãos cariocas na busca por cidadania, palavra de ordem no Brasil oitocentista.

Os instrumentos liberais de participação política implementados desde a Constituição de 1824 contribuíram decididamente para a formação de uma cidadania política no Oitocentos. Thomas Flory<sup>5</sup> afirma que o localismo exerceu forte influência nas indicações políticas, o que teria embaraçado, de certa forma, uma ação mais assertiva da população em prol dos seus direitos. O autor também defende que teria havido um viés de instabilidade pela falta de controle do jurado leigo que encerrava nas suas funções atribuições fundamentais para o controle do mundo do trabalho e dos interesses imperiais<sup>6</sup>. Pretendemos dar complexidade à relação dos trabalhadores com o juizado leigo e com outras instâncias políticas, demonstrando como ambos foram apreendidos pela população no cotidiano de suas reivindicações políticas.

Segundo defende Miriam Dolhnikoff<sup>7</sup>, a monarquia constitucional brasileira guardava as características principais de um governo de tipo representativo. Ela alerta para a necessidade de se estar atento e não ceder à tentação de dar continuidade à imagem das instituições imperiais falseadas pela importação acrítica de modelos institucionais. Na verdade, elas se concretizaram da forma que haviam sido previstas constitucionalmente, tanto a partir dos exemplos que serviram de inspiração quanto fundadas nas especificidades do ambiente interno.<sup>8</sup>

Dolhnikoff sustenta, ainda, que as restrições censitárias que impediam a horizontalização da cidadania não fugiam dos padrões internacionais de outros governos representativos, como os da França, da Inglaterra ou dos Estados Unidos. As eleições em dois

graus, sistema adotado no Brasil – no qual votantes escolhem eleitores que escolhem deputados e senadores – eram caracteristicamente diferentes dos pleitos diretos, o que impediria uma comparação entre a qualidade do voto dos votantes. Esse sistema reduzia drasticamente o grau de escolha dos brasileiros, que assim ficariam pouco abaixo do padrão europeu. No entanto, a autora garante que

[...] dele não se distanciava e não se pode negar que, mesmo com função apenas de legitimação, o voto de primeiro grau era uma forma de incluir setores mais amplos da população no jogo político<sup>9</sup>.

A possibilidade de participação no processo político da população pobre livre ou liberta aumentou sensivelmente a partir de 1824 e exerceu influência marcante no imaginário popular. Por meios pacíficos ou conflituosos, os cidadãos do Império – e aqueles que não eram assim considerados – interferiram, reivindicaram, lutaram, pediram o que entendiam como seus direitos. Nesse sentido, o conceito de experiência em E. P. Thompson é fundamental para a argumentação que pretendemos desenvolver. O uso das leis como instrumento de resistência da “plebe” e as noções de interesse em comum forjadas nessas experiências são cruciais para entendermos a agência dos trabalhadores marítimos no litoral da Corte. Segundo o autor, em nome dos costumes, os mais pobres resistem às transformações da economia, por estas não serem movimentos neutros e sem normas, mas uma inovação do processo capitalista. Ameaçados pela introdução de uma tecnologia mais moderna, rápida e eficiente, ou pelo aumento do controle por meio das instituições municipais e imperiais, esses trabalhadores parecem ter se articulado no sentido de reivindicar direitos estabelecidos pela prática cotidiana.<sup>10</sup>

De acordo com Thompson, o contexto político e a máquina a vapor influenciaram fortemente a formação de uma consciência de classe do operariado inglês.<sup>11</sup> Essas duas influências nortearam as análises empreendidas nesta pesquisa. O avanço político sobre os espaços de trabalho de proprietários de embarcações, empresas e trabalhadores, aliado ao ambiente de transformações econômicas, no qual

o processo capitalista realiza a modernização tecnológica e diversifica o uso da mão de obra, permite a percepção pelos trabalhadores do aumento da exploração da sua força de trabalho.

Nas palavras do autor, o operário inglês se viu diante de duas formas de relação, consideradas por ele como intoleráveis: a exploração econômica e a opressão política.

As relações entre patrões e empregados tornaram-se mais duras e menos pessoais; mesmo sendo correto afirmar que a liberdade potencial do trabalhador tenha aumentado, visto que o empregado nas fazendas ou o artesão na indústria doméstica estava (nas palavras de Toynbee) "situado a meio caminho entre a posição do servo e do cidadão", esta "liberdade" significava que se sentia mais intensamente a falta dela. Em qualquer situação em que procurasse resistir à exploração, ele se encontrava frente às forças do patrão ou do Estado, e, comumente, frente às duas.<sup>12</sup>

São importantes, também, os argumentos de Karl Polanyi<sup>13</sup> quanto às grandes transformações operadas nos sistemas econômicos do século XIX. A economia de mercado que surgia e se expandia agiu diretamente no sentido de precarizar as condições de vida de centenas de milhares de trabalhadores em diversas partes do mundo. Entretanto, a resistência dos mais pobres foi decisiva para deter o avanço, ou amenizá-lo, contribuindo para a formação da noção de interesses em comum.

De acordo com Polanyi, as motivações se transformaram e os membros da sociedade já não se pautavam pelo desejo de subsistência, mas pela obtenção do lucro e de renda:

Todas as transações se transformam em transações monetárias e estas, por sua vez, exigem que seja introduzido um meio de intercâmbio em cada articulação da vida industrial. Todas as rendas devem derivar da venda de alguma coisa e, qualquer que seja a verdadeira fonte de renda de uma pessoa, ela deve ser vista como resultante de uma venda.<sup>14</sup>

É bem verdade que as motivações de proprietários e trabalhadores são distintas, mas não podemos perder de vista que todas essas personagens, naquele tempo e espaço, vinham experimentando novos tipos de interação social, política e econômica. E como será possível verificar neste livro, essas duas figuras distinguiam-se apenas tenuamente no ambiente de trabalho marítimo na Corte. Foi um momento em que o sistema capitalista e seu discurso liberal estavam em plena expansão e este se consolidava cada vez mais como pensamento hegemônico.

Polanyi também nos lembra que ao contrário do que nos faz acreditar a naturalização do discurso liberal, a economia de mercado não foi o caminho inevitável seguido pelo homem contemporâneo e nem uma forma de organização econômica trazida de outras sociedades. Antes da introdução das “máquinas complicadas” nas sociedades comerciais, assevera, as motivações econômicas passavam por questões individuais, por “princípios gerais de comportamento”, nos quais “os costumes e a lei, a magia e a religião cooperavam para induzir o indivíduo a cumprir as regras de comportamento, as quais, eventualmente, garantiam o seu funcionamento no sistema econômico”.<sup>15</sup>

Esses “princípios gerais de comportamento” foram identificados por Thompson, para a Inglaterra do século XVIII, como embrião da consciência de classe inglesa no século seguinte. Segundo o autor, esses costumes operaram de forma a legitimar a ação coletiva da “plebe”, fundamentada na crença da defesa de direitos e costumes tradicionais e em “uma visão consistente tradicional das normas e obrigações sociais, das funções econômicas peculiares a vários grupos na comunidade”.<sup>16</sup>

O capitalismo, ao criar e recriar uma variada gama de tipos de exploração da força de trabalho, permitiu a criação de condições precárias de vida, diferentes das situações de pobreza de tempos anteriores. Níveis de sobrevivência em contexto de precariedade passaram a constituir a realidade de diversos trabalhadores durante o século XIX. É inegável que a escravidão balizou as relações entre os atores sociais e pode ter determinado valores de pagamento de salário, principalmente em uma sociedade profundamente

escravista como a brasileira. Sabemos que as condições de vida durante o século XIX, principalmente na primeira metade, foram instáveis e indefinidas para um grande contingente, mas sabemos, também, que algumas situações são mais precárias que outras. Por isso mesmo, as condições de trabalho de negros e pardos “livres” e de imigrantes estrangeiros não africanos legais ou clandestinos pautaram-se por uma luta diária pela sobrevivência e pelos postos de trabalho da cidade do Rio de Janeiro.<sup>17</sup>

Dessa maneira, propomos uma reflexão nessa pesquisa a partir das relações de trabalho entre os remadores e barqueiros na cidade do Rio de Janeiro; como o capitalismo, na sua expansão e consolidação, submeteu a classe trabalhadora fluminense ao mesmo tempo em que provocou sua reação. O café, enquanto elemento que proporcionou a inserção renovada da economia brasileira no circuito mundial de trocas de mercadorias, precisou cada vez mais de uma maior quantidade de embarcações, de melhor qualidade e com maior capacidade de tonelagem. Consequentemente, demandou mais trabalhadores na sua condução e, também, na construção de las próprias ou de novos ancoradouros. Esse processo serviu de elemento atrativo para a região, aumentando sua população. Os postos de trabalho na cidade ficaram mais concorridos e as possibilidades de enriquecimento aumentaram consideravelmente as disputas por eles na Corte. Se aumentam-se as possibilidades de auferir lucro, aumentam-se junto as disputas pelos espaços de trabalho, principalmente entre a população mais pobre, fragilizando ainda mais as suas condições de vida.

Apresentamos, a seguir, a estrutura deste livro. Ele está dividido em três capítulos, de modo a mostrar o contexto e o cenário, os atores e as ferramentas de trabalho e a análise de casos em que remadores e barqueiros da Corte demandaram por seu costume; como eles foram atingidos pelo contexto político e econômico do seu tempo e como reagiram ao avanço sobre os seus direitos e sobre os seus espaços de trabalho.

No primeiro capítulo, iniciamos observando como o lustro final do período regencial produziu um arcabouço teórico que

influenciou diretamente as diversas instâncias da sociedade brasileira, mas, principalmente, o controle e a regulação do mundo do trabalho. Não avançamos no impacto político do início do Segundo Reinado, mas registramos como a revisão do Código de Processo Criminal, em 1841, influenciou o controle dos trabalhadores na Corte. Daremos ênfase aos últimos cinco anos regenciais, pois foi um período de defesa tenaz e aumento do contrabando de africanos, conjuntamente com as discussões e a formação das primeiras companhias de colonização que facilitaram a importação maciça e constante de imigrantes portugueses, legais e ilegais.

Em seguida, apresentaremos o cenário onde as personagens principais atuavam. Tratando da cidade do Rio de Janeiro enquanto cidade portuária, mostraremos as características que lhe eram próprias, principalmente no que concerne à heterogeneidade da sua população. A cidade, por sua região portuária, era escala imprescindível nas viagens ao Sul da América, como também à África e à Ásia. Os seus trabalhadores marítimos tinham como característica principal a diversidade de origens étnicas e nacionais. Essas características foram importantes para as autoridades políticas e administrativas quanto à necessidade do controle da cidade e dos seus cidadãos.

Visualizaremos o movimento portuário do litoral da Corte a partir dos relatos dos viajantes, que serão analisados levando em consideração as reservas que devem ser feitas a eles. Essas fontes marcaram as obras referenciais sobre o trabalho marítimo e serão problematizadas no confronto com outras fontes. Demonstraremos como eles descrevem o litoral e as embarcações e como esse discurso foi reproduzido pelos memorialistas; que a variedade de embarcações que circulavam pelos pontos de atracação da Corte excedia as recorrentes faluas.

No capítulo dois, mostraremos a introdução das máquinas a vapor no transporte marítimo carioca. A expectativa pela nova tecnologia estava inserida em um contexto mundial de ampliação dos mercados e das trocas de mercadorias; em uma demanda internacional por novos produtos de melhor qualidade. No caso brasileiro, a modernização dos transportes foi um fator fundamental para

o escoamento da produção do café. O crescimento gradativo e sistemático desse negócio, notadamente na região Sudeste, necessitou de mais trabalhadores nas fazendas e de mais espaço para expansão dos cafezais, o que fez aumentar a produção, em outras regiões, de gêneros de subsistência, necessitando assim de transportes com capacidade de tonelagem maiores, mais rápidos e mais seguros.

Mostraremos como a entrada do vapor nos transportes não foi assimilada unanimemente pelos negociantes e comerciantes fluminenses e como os debates para a formação de companhias de navegação, como na Bahia, Minas Gerais ou Pará arrastaram-se por muito tempo. Nesta parte, veremos como o vapor já despertava a atenção das autoridades políticas. Ligar inteiramente e rapidamente as mais distantes regiões do Estado imperial foi parte importante do processo de construção e consolidação territorial da nação e da centralização política e administrativa que vinha sendo delineada no período regencial. A maior rapidez com que distantes pontos do Império brasileiro poderiam ser tocados pela presença do poder central favoreceria a multiplicação dos contatos comerciais, a maior circulação de notícias do Império e da Corte e reduziria os atritos e desconfianças entre as províncias.

Revisitaremos, ainda, a bibliografia das obras que abordaram a introdução do vapor nos transportes fluminenses. Os autores que se destacaram até hoje tiveram como objetivo investigar o reordenamento do espaço carioca, desde o século XIX até os dias atuais. Amparados nos memorialistas e nos relatos de viajantes, essas obras reafirmaram a noção de transição automática entre as embarcações miúdas e o vapor. É necessário demonstrar que a população e os trabalhadores continuaram no uso de suas embarcações, tanto para o transporte de passageiros quanto para o de mercadorias.

Na segunda parte deste capítulo, apresentaremos o perfil dos remadores e barqueiros que trabalhavam no litoral da Corte a partir do levantamento efetuado pelo fiscal da freguesia de Santa Rita. A partir das fontes compulsadas no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro foi possível elaborar uma descrição dos possuidores, dos trabalhadores e das embarcações utilizadas no transporte de passagei-

ros, assim como no de carga e descarga. Analisaremos a composição nacional e étnica dos proprietários registrados pelo poder municipal e os tipos de embarcações mais utilizadas no litoral da Corte. Compararemos, também, essas informações com as disponíveis para o restante da província. Utilizaremos imagens produzidas por viajantes estrangeiros para aprofundar essa análise.

Na parte final deste capítulo, analisaremos as relações de trabalho a partir das informações compiladas anteriormente, possibilitando o cruzamento das fontes referentes ao perfil dos trabalhadores e das suas embarcações e as imagens recorrentemente reproduzidas a partir dos relatos de viajantes. A partir das novas perspectivas teórico-metodológicas oferecidas pela História Global do Trabalho mostraremos que essas personagens se enquadram no conceito de trabalhadores subalternos, elaborado por Marcel van der Linden<sup>18</sup>, no qual diversos tipos de trabalhadores têm sua força de trabalho compelida à exploração por motivos econômicos ou não-econômicos e são explorados de diversas maneiras, mesmo quando possuem seus meios de produção.

Nesse sentido, proporemos uma reflexão acerca dos conceitos de liberdade no Rio de Janeiro oitocentista, diante do perigo de reescravização que sofriam os livres e libertos de cor negra. Com relação aos trabalhadores estrangeiros não africanos, os imigrantes portugueses foram o grande contingente a competir pelos postos de trabalho disponíveis na Corte. Refletir sobre o processo de imigração portuguesa é essencial para analisarmos a grande presença deles entre remadores e barqueiros no litoral da cidade do Rio de Janeiro. A vinda de milhares de trabalhadores lusos em condições precárias, muitos deles clandestinos, sob contratos de trabalho acertados ainda em Portugal, permitiu submeter essas personagens a condições de vida e trabalho análogas à escravidão. Esses trabalhadores inseriam-se na conjuntura de uma sociedade balizada pela exploração do africano escravizado, que nivelou as relações de trabalho às relações escravistas.

Noter terceiro e último capítulo, analisaremos a criação de leis específicas sobre a regulação das atribuições das câmaras municipais,

conjuntamente com a criação do cargo de Juiz de Paz. Veremos como isso afetou a regulação e o controle do trabalho de remadores e barqueiros na Corte. Verificaremos, também, como os trabalhadores atingidos utilizaram esse corpo legal para reivindicarem seus direitos e garantirem seus postos de trabalho. Serão igualmente observadas as condições de sua sobrevivência e como o avanço político se deu de maneira efetiva sobre essas personagens.

A partir das reivindicações dos moradores da Praia da Saúde, dos Falueiros da Praia de D. Manoel, dos remadores da Ilha das Cobras e dos barqueiros do Mercado do Peixe, analisaremos como a sobreposição de jurisdição entre as diferentes instâncias de poder responsáveis pelo controle do trabalho e do cotidiano dos moradores da cidade propiciou um espaço aberto a esses cidadãos para a reivindicação dos seus direitos costumeiros. Bem como será objeto da nossa argumentação, mostrar como eles reconheceram nessas instituições os agentes controladores da sua rotina e dos seus postos de trabalho. A experiência, formada na luta cotidiana pelos seus direitos, formou uma noção de interesses em comum frente ao avanço do corpo legal do período, personificado na figura dos agentes políticos incumbidos da ação direta de controle.

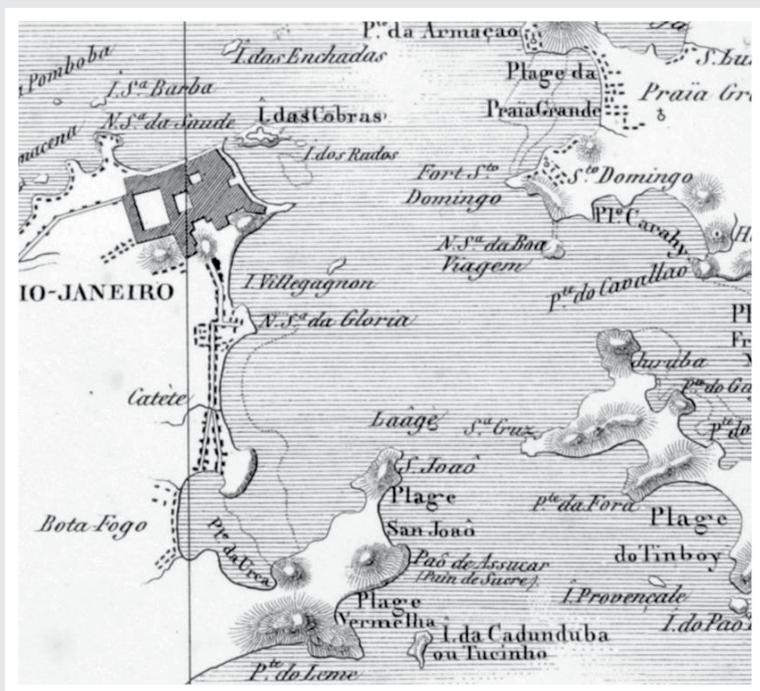
## NOTAS

- 1 HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções* – 1789-1848. São Paulo: Paz e Terra, 2001, p. 13.
- 2 BRASIL. *Decreto de 14 de agosto de 1845*, art. 2º. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-358-14-agosto-1845-560447-publicacaooriginal-83266-pl.html>. Acesso em: 14/01/2016.
- 3 BRASIL. *Decreto de 19 de maio de 1846*, art. 2º. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-447-19-maio-1846-560415-publicacaooriginal-83218-pe.html>. Acesso em: 14/01/2016.
- 4 Idem.
- 5 FLORY, Thomas. *El juez de paz y el jurado en el Brasil Imperial, 1808-1871: control social y estabilidad política en el nuevo Estado*. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- 6 Ibidem, pp. 58-109.
- 7 DOLHNIKOFF, Miriam. Império e governo representativo: uma releitura. *Cad. CRH*, Salvador, v. 21, n. 52, pp. 13-23, Abril-2008. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792008000100002>. Acesso em: 14/01/2016.
- 8 Ibidem, p. 14.
- 9 Ibidem, p. 15.
- 10 THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. Tradução de Rosana Eichemberg. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 19. Thompson investigou a formação da classe trabalhadora inglesa, bem como as leis consuetudinárias e sua utilização pela “plebe”, a partir das experiências deles na defesa do mercado comum da compra e venda de pão e no acesso às florestas durante o século XVIII. Ver também: THOMPSON, E. P. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997; *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001; *A Formação da Classe Operária Inglesa: II. A Maldição de Adão*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.
- 11 THOMPSON, E. P., 2001, op. cit., pp. 20-21.
- 12 Ibidem, pp. 22-23.
- 13 POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. Tradução de Fanny Wrabel. 2ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- 14 Ibidem, p. 60.
- 15 POLANYI, Karl. op. cit., p. 75.
- 16 THOMPSON, E. P., 2010, op. cit., p. 152.
- 17 A originalidade dessa ideia foi demonstrada em RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002.
- 18 LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo. Ensaios para uma História Global do Trabalho*. Tradução de Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas: Ed. da Unicamp, 2013.



# Império e Cidade Portuária:

O Contexto, o Cenário e os Relatos



**Planta da Cidade de S. Sebastião do  
Rio de Janeiro.** DEBRET, Jean Baptiste.

*Viagem pitoresca através do Brasil.*

Paris: Firmin Didot Frères, 1835.

Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/624520093>.

Acervo: Biblioteca Brasileira Guita e  
José Mindlin – PRCEU/USP.

### 1.1. **Escravidão, tráfico ilegal e imigração: a circulação de trabalhadores no Império**

A importância que se revestiu a escravidão contemporânea na história das Américas é evidente e inegável. Não há como investigar o mundo do trabalho no continente americano, por exemplo, sem ao menos tangenciá-la. No Brasil, a escravidão balizou as relações sociais em todos os níveis, pautando o discurso e a prática na política, na economia, no exercício da cidadania e no trabalho.

Se é possível resumir de alguma forma os complexos coloniais americanos que deram início a esse processo, podemos dizer que eles tinham caráter comercial e os escravos utilizados eram propriedade dos seus senhores, com o objetivo de exploração econômica. Robin Blackburn<sup>1</sup> afirma que a acumulação mercantil foi a força propulsora dos novos sistemas escravistas e a ligação entre império colonial e escravidão foi essencial. Todas as potências permitiram a escravidão e todos os sistemas escravistas estavam ligados a algum império transatlântico. O autor credita ao transporte marítimo transatlântico o papel de protagonista na expansão capitalista. A ligação entre os impérios europeus e suas colônias e a lucratividade das operações comerciais dependeriam da eficiência desse transporte, que empregava milhares de trabalhadores.<sup>2</sup>

A escravidão comercial estava intrinsecamente ligada ao desenvolvimento das grandes extensões de lavouras em solo americano e para mantê-las foi necessário o uso extensivo de mão de obra escrava. De acordo com Blackburn, a escravidão americana teve um caráter “acessório”, assumindo uma forma “sistêmica” a partir do momento em que ela passou a ser absolutamente necessária à reprodução do capital mercantil. Até certo momento ela conviveu com o trabalho compulsório de nativos e imigrantes não africanos. Durante o início do período colonial no continente americano, foi utilizada em grande escala a força de trabalhadores não-livres ingleses, irlandeses e franceses, como afirmam Linebaugh e Rediker<sup>3</sup>. Entretanto, segundo Blackburn, esses “servos de contrato” podiam contar com a simpatia e solidariedade entre conterrâneos livres, sendo possível acessar

reivindicações de direitos negados aos negros oriundos do continente africano.<sup>4</sup>

A partir de meados do século XVIII, com o desenvolvimento capitalista e o surgimento de novas demandas, verificou-se a necessidade de uma força de trabalho estável, sem a perspectiva de libertação e sem a necessidade de preservação que os trabalhadores europeus contratados tinham a seu favor. Isso significa dizer que a escravidão no continente americano coloriu de tons mais fortes e obscuros as práticas escravistas das formações sociais mais antigas, nas quais o escravo não era usado única e exclusivamente no trabalho mais pesado da sociedade. Era, também, uma forma de incorporação de indivíduos estrangeiros àquela sociedade, com a perspectiva de liberdade para si ou seus descendentes.<sup>5</sup>

A partir da centralidade do mercado e das trocas de mercadorias, Dale Tomich<sup>6</sup> sustenta que a escravidão do século XIX foi reconstruída e adaptada às transformações econômicas diante da expansão e consolidação do capitalismo nas bordas do Atlântico, ao mesmo tempo em que forneceu os instrumentos necessários para a emancipação dos escravos e a conseqüente destruição da escravidão, uma vez que os produtos oriundos das zonas escravistas passaram a competir com aqueles de regiões que aplicavam outras formas de exploração da mão de obra.<sup>7</sup>

Durante o longo Oitocentos, os sistemas econômicos das recém-independentes nações latino-americanas necessitaram do recrutamento voluntário ou compulsório<sup>8</sup> de trabalhadores de diferentes origens. Para tanto, os discursos sobre liberdade e cidadania foram apropriados e reconfigurados no lado de cá do Atlântico. Desde 1770, uma série de sublevações atacou a dominação metropolitana e senhorial e até o início do século XIX, os processos de emancipação política das colônias consolidaram o discurso liberal como forma de organização política, econômica e social.

No que concerne ao domínio senhorial, a resistência escrava e a luta abolicionista possibilitaram a extinção da escravidão na maioria dos Estados recém-criados, com exceção de Brasil e Estados Unidos, na sua parte meridional, e de Cuba, ainda uma possessão es-

panhola, que seguiram escravistas após a segunda metade do Oitocentos. O dinamismo dessas sociedades escravistas ajuda a explicar a continuidade da escravização de africanos, ainda que tal questão tenha necessitado de soluções específicas para o dilema social.

No caso estadunidense, Hebe Mattos<sup>9</sup> afirma que a partir da primeira metade do século XIX surgiram as primeiras formulações de cunho biológico para justificar a diferenciação natural entre as espécies de maneira seletiva e hierarquizante. As teorias raciais permitiram naturalizar as desigualdades sociais e justificar a restrição dos direitos civis e políticos impostos pelas formulações liberais. Naquela sociedade, a racionalização da justificativa da escravidão tinha como objetivo contrapor-se à generalização da cidadania, possibilitando, assim, o estabelecimento dessas restrições aos grupos informados como racialmente inferiores, restringindo, significativamente, o acesso às possibilidades de alforria e dando continuidade à manutenção da escravidão.<sup>10</sup>

O caso brasileiro mostrou-se mais complexo e as soluções encontradas para justificar a manutenção da escravidão necessitaram de outras estratégias por parte da classe senhorial e de seus representantes políticos. O caráter sistêmico da escravidão brasileira, assumido a partir dos anos 1830, consubstanciado na conjuntura internacional de aumento da demanda por novos produtos, tanto em quantidade, quanto em qualidade, necessitou de um arcabouço teórico que justificasse a exploração da força de trabalho africana, mesmo de maneira ilegal.

Dois discursos são identificados por Mattos para justificar a manutenção da escravidão. O discurso conservador estava assentado na herança do Antigo Regime e na organização social baseada em direitos e privilégios, na pureza de sangue; no reconhecimento e legitimação dos privilégios senhoriais e das hierarquias sociais herdadas do Império português. O discurso liberal baseava-se no direito absoluto à propriedade privada, que só podia ser alienada pelo Estado mediante indenização aos senhores.<sup>11</sup>

A partir do processo eleitoral e da importância das relações clientelistas no Brasil do XIX, Richard Graham<sup>12</sup> demonstrou a

importância das noções de Antigo Regime com suas distinções e privilégios, bem como do paternalismo no controle social e, principalmente, da ascendência do senhor de terras e escravos na sua esfera de poder privado sobre os mais diferentes grupos da sociedade. O autor uniu as esferas centrais e locais no processo eleitoral e atestou a relevância da reforma jurídica operada na década de 1840 nos limites do paternalismo senhorial brasileiro que estruturava as relações familiares, sociais, econômicas e políticas daquelas personagens.<sup>13</sup>

De acordo com Rafael Rojas<sup>14</sup>, o discurso liberal que impregnava os debates da elite política de toda a América Ibérica se manteve marcado pela contradição ao defender os direitos naturais dos homens e, concomitantemente, conseguir dar continuidade ao comércio de escravos e à própria escravidão, fundamentando-se no direito sagrado à propriedade privada:

O dilema, que tinha sido levantado em toda a sua crueza, durante a revolução de independência dos Estados Unidos, reproduzia a tensão entre dois direitos naturais, liberdade e propriedade e ao mesmo tempo, abriu as fronteiras entre liberdade civil e liberdade política. Para crioulos havaneses, grandes plantadores de açúcar ou traficantes de escravos — ou mesmo os colonos sulistas dos Estados Unidos — o direito de propriedade relativizava o direito à liberdade, da mesma maneira que a liberdade política dos brancos e, até mesmo, a independência da nova nação, demarcava a liberdade civil dos negros.<sup>15</sup>

A defesa do direito de propriedade foi dominante nas discussões sobre a emancipação dos escravos no Brasil, dentro da lógica política brasileira, e foi o bastião da conservação da defesa da escravidão até o seu crepúsculo. O liberalismo brasileiro desenvolveu uma luta tenaz pela propriedade privada em todos os seus níveis, fazendo desta um direito tão ou mais sagrado quanto a liberdade ou a igualdade.

Para Alfredo Bosi, a propriedade escrava e o tráfico ilegal eram os marcos fundadores de uma política econômica que teve início com a abertura dos portos, assim estabelecidos em dois eixos: um econômico — baseado no comércio, na produção escravista e na aqui-

sição de terras; e um político – lastreado em eleições indiretas e censitárias. Para o autor, “os cafeicultores almejavam um Estado forte, uma administração coesa e prestante ou, nos seus repetidos termos, precisavam manter, a todo custo, a unidade nacional”.<sup>16</sup>

Bosi defende que a proteção incansável dos políticos da Regência, notadamente o núcleo regressista, esboçava a “síndrome do liberalismo oligárquico brasileiro”, que consistia no

[...] entrosamento do País em uma rígida divisão internacional de produção; defesa da monocultura; recusa de toda interferência estatal que não se ache voltada para assegurar os lucros da classe exportadora. É claro que a proibição do comércio negreiro por parte do Estado (no caso, premido pela Inglaterra) restringiria a livre iniciativa do vendedor e do comprador da força de trabalho.<sup>17</sup>

Filtragem ideológica e contemporização são as duas palavras de ordem com as quais Bosi define o “liberalismo intra-oligárquico” do período de construção do Império brasileiro sob a liderança regressista, principalmente.<sup>18</sup> A década de 1830 foi decididamente significativa para a reorganização da escravidão brasileira e para a exploração da força de trabalho disponível. Os primeiros cinco anos dessa década foram marcados por sedições nas principais províncias brasileiras.<sup>19</sup> Essas contestações da escravidão brasileira necessitaram da criação de um ambiente interno que fosse favorável à estabilização social e política.

De acordo com Tamis Parron<sup>20</sup>, a partir de 1835 e até o final da Regência, sob a liderança dos políticos que criaram o que ficou conhecido como Regresso, núcleo fundador do partido Conservador, a defesa incondicional do contrabando e a garantia da propriedade escrava ilegal foram as pautas de atuação.<sup>21</sup> Ao mesmo tempo, fazia-se necessária a reinterpretação do Ato Adicional de 1834, bem como a reforma do Código de Processo Criminal, principalmente no que dizia respeito aos juízes de paz. Aprofundaremos essa análise no terceiro capítulo. Interessa aqui registrar que importava aos regressistas recrudescer a presença do Estado nas regiões que vinham sofrendo com a

eclosão de sucessivas revoltas e era preciso rever os poderes dos juízes de paz para impedir possíveis manipulações por autoridades locais em julgamentos de sediciosos. Em outras palavras, a remodelação do judiciário estava intrinsecamente ligada à defesa do contrabando.<sup>22</sup>

A marca do que Parron chama de “política do contrabando negroiro” é a articulação entre o cenário institucional e a dinâmica do contrabando, na qual os regressistas garantiram aos senhores de terras e escravos e aos seus representantes políticos a continuidade do fluxo de africanos.

Ao contrário de Feijó e seus aliados — que se dividiram a respeito do tráfico e não abandonaram o campo discursivo filantrópico de 1831 —, os líderes do Regresso sustentaram em bloco a reabertura do contrabando nos mais diversos meios de atuação: nos jornais, no Parlamento, nas decisões do Executivo, na elaboração de projetos de leis, na publicação de opúsculos, no patrocínio de livros e, finalmente, no envio de representações municipais e provinciais.<sup>23</sup>

Foi imprescindível o apoio dos grandes cafeicultores do Vale do Paraíba fluminense. Enquanto o comércio legal de africanos teve como destino principal os pequenos proprietários de terras e de escravos, o contrabando era marcadamente relativo aos grandes fazendeiros produtores de café, que alcançaram 52% do mercado mundial do produto em 1850, que era escoado pelo porto da Corte e tinha 79% da sua produção originada na província.<sup>24</sup>

Com relação à entrada de africanos, dentre os anos 1835-1839 foram importados 270 mil negros da África. Nos cinco anos anteriores, o número de negros importados foi de cerca de 40 mil. Na comparação entre os períodos, o aumento foi de 540%<sup>25</sup>. Apesar do discurso antiescravista na legislatura 1834-1837, esse foi sistematicamente afastado da arena pública, bem como os acordos com a Inglaterra foram recusados. Segundo Parron, esse período pode ser classificado como a fase do contrabando sistêmico, “quando o tráfico atingiu níveis de inédita intensidade e repousou em estadistas e parlamentares engajados na sua preservação”.<sup>26</sup>

Nesse sentido, Parron coaduna-se com Jaime Rodrigues, que afirma que as eleições de 1833 possibilitaram aos senhores que se sentiam ameaçados com a Lei de 1831 perceberem-se representados na Câmara, de forma majoritária.<sup>27</sup> Na legislatura dessa eleição, como defende Parron, a pauta esteve dominada diversas vezes pelas propostas de revogação da lei antitráfico, como também de manifestações em prol de uma calculada vista grossa ao contrabando.

Faz-se clara as grandes preocupações que perpassaram o ideário político e social durante todo o Oitocentos. Além do controle político e econômico sobre a importação — legal ou ilegal — de africanos por uma parte da classe dominante, foi necessária a criação de um conjunto de medidas legais que permitisse o controle social de trabalhadores escravizados e livres em uma sociedade que recebia quantidades de indivíduos estrangeiros cada vez maiores e em que a cada dia se expandiam os discursos sobre liberdade e cidadania. Como explica Rodrigues:

[...] na concepção de trabalho corrente naquele período entre os membros da elite política, o trabalhador não poderia exercer o livre arbítrio ao tentar garantir sua própria sobrevivência. O trabalho deveria ser principalmente agrícola pois, além de gerar a riqueza dos proprietários — cidadãos plenos —, aumentaria a riqueza do país e garantiria maior vigilância sobre o trabalhador.<sup>28</sup>

Segundo Gladys Sabina Ribeiro, no final do século XVIII já havia um discurso baseado nas “Luzes” que pregava a superioridade do homem branco europeu, que foi identificado como um ser civilizado, elemento principal da “Criação”, enquanto as noções de barbárie e selvageria foram diretamente ligadas ao elemento africano. Dessa forma, estavam postas as balizas que justificavam o distanciamento entre as noções de civilizado e bárbaro e “seriam exatamente essas ideias que se desenvolveriam ao longo do XIX e ganhariam suporte na Biologia na segunda metade do século[...]”.<sup>29</sup>

De acordo com Jaime Rodrigues, foi preciso construir, na década de 1830, o discurso de inferioridade do trabalho do negro

africano para justificar o controle do mesmo e restringir o acesso à cidadania e aos direitos civis da população pobre e livre. A propriedade se circunscreveria à força de trabalho para escravizados, libertos e livres, enquanto a atuação na esfera política seria direito dos proprietários de terras e escravos, que teriam acesso aos cargos públicos e exercício pleno da cidadania.<sup>30</sup>

Tal dicotomização era parte de um amplo projeto de regulamentação social. A condição de proprietário não deveria ser alcançada por livres ou libertos, pois seu papel no futuro projetado para a nação seria, no máximo, o de agregados às terras dos grandes proprietários. Além disso, sendo o escravo submetido ao senhor, este teria todas as condições para controlar as alforrias — que seriam concedidas, em geral, aos escravos de 'bom comportamento e atividade' [...]'.<sup>31</sup>

As discussões tanto sobre a introdução de imigrantes estrangeiros não africanos quanto sobre o tráfico ilegal de escravizados ocorreram simultaneamente em meio aos senadores do Império, como demonstra Joseli Maria Nunes Mendonça.<sup>32</sup> Ao analisar as leis de locação de serviços dos anos 1830 e 1837, Mendonça defende que havia a preocupação em garantir meios institucionais para subordinar os trabalhadores estrangeiros que vinham buscar a vida no Brasil. Distantes da cultura paternalista senhorial<sup>33</sup>, eles necessitariam de instrumentos legais que os obrigassem a cumprir trabalhos ajustados, através de contratos, pois “a percepção da dificuldade para o exercício privado do controle social fazia com que se requisitasse a intervenção do Estado”.<sup>34</sup>

Segundo a autora, a expectativa em 1829, quando o projeto de lei foi apresentado, era de que a cessação do comércio de africanos era “bastante palpável”. Os acordos assinados entre os governos brasileiro e britânico definiam o ano de 1830 para o término definitivo.<sup>35</sup> Em 1836, novamente, urgia entre os políticos da Regência a revisão da lei de locação de estrangeiros, que foi intensamente discutida e recebeu diversas emendas em um momento de maior intensidade do tráfico de escravizados. No ano seguinte, em 1837, o Marquês de Barbacena,

Felisberto Caldeira Brant, apresentou o projeto que revogava a Lei de 1831 – que era de sua própria autoria – e proibia novamente o tráfico, com o objetivo claro de legalizar a propriedade escrava adquirida após 1831. As tentativas de normatização das relações de trabalho com os estrangeiros estavam umbilicalmente ligadas às questões do contrabando negreiro e à posse e controle da mão de obra.<sup>36</sup>

Nesses momentos, nos quais se retomava a discussão sobre o tráfico, aventava-se a possibilidade de que ele viesse a cessar e, conseqüentemente, de que houvesse a tão propalada “escassez de braços”. Quando a incerteza se anunciava, voltava à baila a “necessária” importação de “colonos brancos” e a constituição de instrumentos legais para garantir que ela pudesse se constituir de forma vantajosa àqueles que os empregariam.<sup>37</sup>

É dessa forma que verificamos que a intensa entrada ilegal de africanos não foi um óbice aos políticos regenciais para se debruçarem sobre a necessidade de introdução de trabalhadores livres, brancos, com a perspectiva – mesmo que remota nesse momento – de abolição definitiva do trabalho escravo. Ribeiro assevera que a aprovação da Lei de 15 de dezembro de 1830, que aboliu a despesa com colonização estrangeira pelas províncias, não impediu que as discussões sobre a introdução do trabalho livre continuassem de maneira mais significativa.

As discussões sobre a colonização prosseguiram através da Regência. Aprovou-se a Lei de Naturalização em 1832; deu-se autorização às províncias para trazerem imigrantes; permitiu-se o ancoramento de navios que transportassem estrangeiros imigrantes e aprovou-se as Sociedades Patrióticas, que foram fundadas para auxiliarem-nos na chegada ao Brasil.<sup>38</sup>

Em 1835, foi autorizada pelo governo a organização da Sociedade Promotora da Colonização que tinha como objetivo trazer imigrantes para o Brasil, destinando-os às regiões que mais necessitassem

de mão de obra. No período entre 1836 a 1839, foram discutidas no Parlamento leis que facilitassem a venda de terras a preços acessíveis aos imigrantes e propostas que ajudassem a encontrar locais para o seu estabelecimento.<sup>39</sup>

A partir de 1834, com o início do legislativo provincial e a morte de D. Pedro I, encerrando a ameaça de restauração, teria havido na arena política uma transformação dos significados da colonização por estrangeiros livres. Conforme afirma José Juan Pérez Meléndez<sup>40</sup>, surgiu entre a elite política do Império o discurso de associação para justificar atividades desse tipo, principalmente nos projetos que se prestavam à colonização.<sup>41</sup> O autor assevera que boa parte da historiografia sobre imigração ainda nega que os empreendimentos de colonização continuaram após a lei de 15 de novembro de 1830. No entanto, ele: José Juan Pérez Meléndez não considerou a originalidade das pesquisas de Ribeiro a respeito da imigração portuguesa, os conflitos antilusitanos e a construção da identidade nacional no Primeiro Reinado (1822-1831) que demonstra como os fluxos migratórios de Portugal para o Brasil originaram-se antes desse período e continuaram ao longo do século XIX, sistematicamente.<sup>42</sup>

Ainda assim, Melendez demonstra que, através das alocações orçamentárias destinadas às atividades de colonização, seria possível identificar a noção de colonização do Império brasileiro durante os anos da Regência, ainda que essas atividades não tenham se mostrado parte de uma política geral específica, como a catequese indígena que teve o objetivo de concentrar índios em aldeias ou colônias penais.<sup>43</sup>

As despesas orçamentárias destinadas para atividades relacionadas à colonização, isto é, a qualquer empreendimento que implicava o transporte e o assentamento produtivo de uma dada população, eram bastante diversificadas nos seis primeiros anos da Regência, variando na quantidade de recursos alocados e nos ministérios aos quais essas verbas eram destinadas, incluindo os do Império, da Justiça e da Fazenda. A maioria das alocações é consistente com os fundos destinados para atividades de colonização nos anos pós-Regência.<sup>44</sup>

O mérito do artigo de Melendez reside, principalmente, em apontar a variedade de grandes personalidades políticas envolvidas com o negócio da colonização nos primeiros anos da Regência, mesmo sendo reconhecidamente atuantes no negócio negreiro. A Sociedade Promotora da Colonização, sediada na Corte, tinha, entre seus quadros, famílias fluminenses importantes como os Souza Breves e os Nogueira da Gama; políticos proeminentes de outras províncias como o Marquês de Barbacena que, como vimos acima, foi autor da lei de 1831 e da sua tentativa de revisão; e comerciantes como Jorge Naylor.<sup>45</sup> Como presidentes e padrinhos políticos da Sociedade, Pedro de Araújo Lima, antes de ser eleito regente por Diogo Feijó e, em 1838, Antônio Francisco de Paula de Holanda e Cavalcanti.<sup>46</sup>

Durante os primeiros anos do período regencial, circularam no meio intelectual e político brasileiro textos significativos sobre os negócios da colonização no mundo britânico e alemão, além de publicações francesas, alcançando as províncias da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro.<sup>47</sup> Dessa maneira, a elite dirigente do Império estava a par do que vinha sendo discutido na Europa acerca desse tipo de negócio, principalmente as políticas a esse respeito no reino britânico e o conceito de colonização sistemática.

No caso do Brasil, a desejada sistematização de atividades de colonização referia-se primordialmente à necessidade de estabelecer protocolos jurídicos e administrativos para processar propostas de colonização e cuidar de seu sucesso, especialmente em termos financeiros. Com o tempo, qualquer discussão a respeito de sistematização passaria a incluir outros interesses internos relativos a atividades de colonização.<sup>48</sup>

Portanto, como estamos demonstrando, a entrada de trabalhadores estrangeiros livres ocorreu paralelamente ao intensivo contrabando negreiro dos anos 1834-1840. As ligações ente ambos parecem ter sido mais estreitas. Data da década de 1830 o que em Portugal convencionou-se chamar de “escravatura branca”, como defende Susana Serpa Silva ao investigar a clandestinidade na emigração lusa

em meados do século XIX.<sup>49</sup> O termo, aparentemente surgido nessa época, teve como objetivo designar o tráfico de trabalhadores portugueses, oriundos, principalmente, do norte de Portugal e das ilhas da Madeira e dos Açores. A autora afirma que o termo estava ligado diretamente à emigração clandestina que estava sujeita a contratos desvantajosos ou mesmo a venda deles em território brasileiro.<sup>50</sup>

Silva assegura que durante a década de 1840 e até depois da segunda metade do século XIX o termo foi utilizado pela opinião pública e no discurso político para denunciar as condições degradantes que os emigrantes estavam sendo submetidos na sua transferência para o Império brasileiro, tanto daqueles que eram levados das ilhas dos Açores, quanto daqueles que partiam de outras regiões de Portugal.<sup>51</sup> Porém, a expressão também esteve associada a uma campanha que tinha como fim impedir que mais portugueses se lançassem no projeto emigratório para o Brasil, “ressaltando-se que o emigrante não só se submetia a violentas e perigosas privações, como se sujeitava a contratos de trabalho ilegais e desumanos”.<sup>52</sup> As relações de trabalho a que esses imigrantes estavam sujeitos na Corte serão analisadas mais detidamente no capítulo seguinte. O que registramos agora é o contexto social e político em que esses trabalhadores se deslocaram.

Conforme afirma Jorge Fernandes Alves<sup>53</sup>, analisando o fluxo migratório português a partir da cidade do Porto oitocentista, a grande maioria dos jovens emigrados era do sexo masculino, enquanto as mulheres, num primeiro momento, pouco participaram dessa corrente. O jovem emigrante tinha a idade de cerca de catorze anos, “pois correspondia à entrada na vida activa e, frequentemente, ao afastamento da casa paterna. Os dados empíricos ajustam-se a esta imagem do senso comum, pois a idade modal para os diversos anos oscila entre os 13/14”.<sup>54</sup>

Portanto, as décadas de 1830 e 1840 foram importantes momentos de reajuste das relações de trabalho no Império do Brasil, tanto no contexto político quanto no econômico. A produção cafeeira que era escoada pelas águas da Guanabara vinha crescendo exponencialmente, fazendo do porto da Corte o local ideal para a exploração do trabalho de uma maior quantidade de homens. Como vimos, a inten-

sa importação de africanos através do tráfico ilegal aumentou consideravelmente a presença de escravizados e livres na cidade. Conjugada à entrada de imigrantes lusos de maneira continuada e sistemática, podem ter influenciado de maneira marcante o mercado de trabalho no Rio de Janeiro e ter operado mudanças na configuração do perfil dos trabalhadores.

A grande quantidade de indivíduos de diferentes origens espalhados pela capital do Império favoreceu a percepção das autoridades políticas sobre a necessidade de um arcabouço jurídico que permitisse o controle social da força de trabalho disponível na cidade do Rio de Janeiro e no resto do Império. As características portuárias da cidade, que analisaremos a seguir, também facilitaram a entrada e o estabelecimento de um grande contingente de trabalhadores pobres, livres ou escravizados, que aportavam ou desertavam nela em busca de uma vida melhor e menos castigada pelo labor marítimo.

## 1.2 **A Corte e a Baía de Guanabara: o conjunto da cidade portuária**

A Baía de Guanabara conquistou um lugar privilegiado nos planos de ocupação do território brasileiro, principalmente, por ser um lugar seguro para o ancoradouro de diversas embarcações e pela posição estratégica para as viagens ao sul do território. Sua embocadura, margeada por dois grandes morros que se distanciam apenas por 1.600 metros<sup>55</sup>, contribuiu bastante para a tarefa de vigiar e defender a cidade, sobretudo do ataque de nações inimigas em tempos de guerra.

Das características topográficas, revela-se, em seu entorno, a formação de vales e planícies em direção ao seu interior, denominado de recôncavo, pela semelhança das características com as terras primeiramente encontradas na Bahia. Dos muitos morros que contornam a paisagem, os principais foram os chamados “quatro morros santos”, Morro de São Januário, depois denominado Morro do Castelo, Morro de São Bento, Morro de Santo Antônio e o Morro da Conceição, onde desenvolveu-se a cidade do Rio de Janeiro<sup>56</sup>.

A cidade tem as principais características de uma urbe portuária. De acordo com Cesar Ducruet, há uma certa variedade de definições do que seja uma cidade portuária, suas relações sociais, políticas e econômicas e de como essas relações estão inseridas no seu contexto. Para este autor, uma definição simples de cidade portuária seria de

[...] o porto da cidade simplesmente como uma cidade exercendo as atividades portuárias e marítimas. É também considerado como uma intersecção entre o litoral e as redes marítimas, desenvolvendo atividades auxiliares e tendo uma forte influência sobre a organização espacial da região periférica.<sup>57</sup>

Tal definição descreve bastante bem e de forma sucinta as atividades características da capital do Império. Seguindo sua argumentação, uma cidade portuária pode ser considerada um sistema em si, no qual as atividades marítimas influenciam fortemente a economia local, fazendo com que a urbe dependa do porto para sua existência. O autor afirma que, desde muito tempo, historiadores do mundo atlântico consideram que as cidades portuárias têm particularidades suficientes para formar uma categoria urbana distinta e que elas seriam movidas por mecanismos de funcionamento comuns a todas as outras. O conceito de “cidade portuária” traduz a associação entre espaço e economia existente na relação entre o porto e a sua cidade. Esse ponto de vista é influenciado pelo fato de que a maioria das grandes urbes do mundo tem ou teve portos comerciais e ainda mantem atividades portuárias, atualmente como parte do papel de cidades globais.<sup>58</sup>

Esse tipo de cidade, ao longo do tempo, constituiu características populacionais peculiares à organização do seu espaço social e político. Cesar Honorato chama de “comunidade portuária” o conjunto heterogêneo de pessoas das mais diversas profissões e ofícios que circulavam e trabalhavam nas redondezas do conjunto portuário da cidade, desde grandes e pequenos negociantes, até biscateiros e trabalhadores avulsos, passando por comerciários, estivadores, marinheiros, etc.<sup>59</sup>.

Coadunando-se com Ducruet, Honorato afirma que, culturalmente falando, apesar da diversidade étnico-nacional dos membros de uma comunidade portuária, é possível observar certa semelhança entre diversas outras cidades portuárias, a despeito das diferenças internas como idiomas e práticas culturais. Para este autor, a linha que costura a ligação cultural e identitária das diversas populações portuárias é a rede de sociabilidade construída pelos marheiros que passam ou fixam-se na região.<sup>60</sup>

A heterogeneidade característica da formação social dos trabalhadores portuários das cidades atlânticas é bem definida por Peter Linebaugh e Marcus Rediker, quando explicam o conceito de horda heterogênea, que consistiria em uma multidão multiétnica e de caráter revolucionário. Os mecanismos de cooperação desses trabalhadores foram fundamentais para as economias do Atlântico. Literalmente, “uma turma organizada de trabalhadores, um pelotão de pessoas que executam tarefas semelhantes, ou diferentes, com vistas a uma meta comum”.<sup>61</sup>

Os portos de diversas cidades tiveram um papel fundamental no seu desenvolvimento econômico, político e social e das suas regiões adjacentes, além de terem sido as portas de entrada e saída de experiências e ideias que formaram a base da expansão capitalista. Foi fundamental criar uma ligação estreita entre porto e cidade para o pleno funcionamento das trocas de mercadorias que cresciam ao longo do século XIX. E, desde pelo menos meados do século XVIII, as cidades portuárias já figuravam como

[...] centros agitados do comércio transatlântico, os portos marítimos continham massas de trabalhadores que mourejavam no setor marítimo da economia, tripulando, construindo e reparando navios, fabricando velas, cordas e outros itens essenciais, e transportando mercadorias em barcos, em carroças e com a força de suas costas<sup>62</sup>.

Pensando a cidade de Nova York de meados do século XVIII, Linebaugh e Rediker mostraram que, com seus portos e tavernas, o universo portuário,

[...] como os navios, eram lugares aonde ingleses, irlandeses, africanos, nativos americanos e gente das Antilhas podiam reunir-se e investigar seus interesses em comum. As autoridades não conseguiam impedir facilmente o fluxo de experiências subversivas, pois uma cidade portuária era difícil de policiar.<sup>63</sup>

Como tantas outras cidades portuárias, a cidade do Rio de Janeiro congregava a circulação de uma variedade grande de trabalhadores marítimos e era marcada pelo internacionalismo de seus frequentadores. O escoamento da maior parte de toda a produção de mercadorias que entravam e saíam da colônia e depois do Império passava pelas águas da Guanabara. Desde finais do XVIII e início do XIX, a cidade já era considerada o centro de poder político e econômico do Império português:

Era a praça mercantil mais importante do Sudeste, integrando ampla rede de negócios que incluíam Goiás, Mato Grosso, Londres, Lisboa, Buenos Aires, Luanda, Goa, e outros tantos portos. Por ela passava a produção das áreas agro-exportadoras e dos complexos agropecuários vinculados ao mercado interno. Funcionava como núcleo importador-distribuidor do comércio de escravos, exportador-importador de gêneros, centro financeiro e mercado consumidor.<sup>64</sup>

Portanto, nos principais pontos de atracação da cidade, como no cais do Mercado do Peixe, que recebia produtos agrícolas e de pesca enviados dos diferentes portos do interior da baía, assim como nos ancoradouros da Praia dos Mineiros ou da Praia de D. Manoel, que recebiam passageiros de navios estrangeiros e de viagens costeiras, a disputa por espaços de trabalho era, como verificaremos, acirrada e envolvia interesses tanto de grandes produtores, como dos trabalhadores que atuavam diuturnamente naqueles espaços.

A expansão dos pontos de atracação da cidade necessitou de medidas no sentido de organizar o seu uso e otimizar o seu espaço. Segundo Lamarão, a cidade não contava com um local específico para o embarque e desembarque de mercadorias oriundas dos portos do

Recôncavo ou de qualquer outra parte do Brasil ou do mundo.<sup>65</sup> Ora, diante do aumento de importância da região portuária, assim como da própria cidade, fez-se necessário dotá-la de espaços destinados especificamente à atracação de embarcações destinadas ao frete ou ao transporte de passageiros, assim como dos de transporte de cabotagem.

O viés de aumento populacional e econômico agiu diretamente sobre o movimento do principal porto da Corte e do Império brasileiro, desde 1808, com a chegada da família real e todas as medidas necessárias à sua instalação e à adaptação da cidade para as condições gerais de capital do Império luso. A cidade do Rio de Janeiro passou por diversas transformações em suas estruturas política, econômica e social.<sup>66</sup> Tais transformações não são objeto deste trabalho, mas é fundamental darmos atenção à tentativa de organização do porto para analisarmos o ambiente no qual barqueiros e remadores atuavam na cidade.

O que interessa registrar aqui são as consequências para o movimento portuário da abertura dos portos às outras nações. Esse ato significou o início da entrada de navios das mais diversas bandeiras no porto da Corte do Brasil. Desde então, a presença e o uso do litoral da cidade do Rio de Janeiro precisou ser redimensionado. Os pontos de atracação multiplicaram-se, se expandido até o Saco do Alfere<sup>67</sup>, que se localizava na direção do morro da Gamboa, depois do cais do Valongo.<sup>68</sup>

Os principais estudos sobre a região portuária da cidade do século XIX apontam para um caráter confuso e desorganizado dos portos cariocas. Por vários pontos de atracação, nos quais se podia embarcar e desembarcar mercadorias e pessoas, acredita-se que havia um descontrole do estabelecimento de pontes e cais, assim como uma falta de controle da atuação de barqueiros e remadores. Para o período regencial, Cezar Honorato mostrou a preocupação do governo central em aumentar o desenvolvimento da navegação de cabotagem através da constituição de empresas nacionais e a admissão de empresas estrangeiras, além da construção de ferrovias.<sup>69</sup>

Ainda assim, toda a região portuária pecava pela organização, mesmo pela própria distribuição de acesso às terras de marinha.<sup>70</sup>

Segundo ele, até 1869, os portos brasileiros, assim como os da Corte, eram tão confusos que dificultavam a arrecadação alfandegária, motivo pelo qual o Estado Imperial teria elaborado medidas legislativas, dentro do projeto político vigente, no sentido de ordenar e melhorar a arrecadação imperial.<sup>71</sup>

O porto no correr do Império, é bom que se diga, não passava de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, onde encostavam as “lanchas” que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo. Cada um destes trapiches tinha o seu dono, que, normalmente, tinha um grupo de escravos que transportava o produto desde o armazém até o pontal ou trapiche.<sup>72</sup>

Esse modo particular de organização teria se estendido aos portos fluviais de diversas regiões brasileiras, principalmente na província do Rio de Janeiro, aonde não só “surgiram dificuldades no embarque e desembarque de mercadorias, mas a própria geografia da cidade facilitava o surgimento de novos trapiches e armazéns, mascarando o colapso do setor”.<sup>73</sup> A cidade dependia dos diversos pontos de atracação existentes em seu litoral. Dependia dos trapiches particulares e da Alfândega, alfandegados ou não<sup>74</sup>.

Acontece que a cidade tinha sua própria lógica de organização, com muitas práticas originadas em longos anos de atuação no litoral e no uso dos próprios cais, tanto dos antigos, quanto dos que foram surgindo conforme as necessidades eram geradas pelas novas demandas que foram se apresentando no decorrer dos anos. Sob novas lógicas políticas e econômicas, fez-se necessário conformar o serviço de navegação e a região portuária à lógica capitalista. Assim, o caráter tradicional e costumeiro da organização da região portuária passou a ser caracterizado como ultrapassado ou carente de sistematização.

De acordo com Maria Cecília Velasco e Cruz, analisando o porto do Rio de Janeiro no século XIX, o discurso coevo que propagandeava um sistema portuário ineficaz e prejudicial ao comércio não sofreu uma crítica nos últimos anos pelos autores que investi-

garam ou tangenciaram o tema.<sup>75</sup> A autora contesta, inclusive, a tese de que a região portuária carioca era um sistema desorganizado, atrasado e ineficiente.

O relevante é a evidência de que, por uma dinâmica interativa do Estado e da sociedade civil, foi sendo gerado um complexo portuário marcado por uma complementaridade de funções entre unidades públicas e privadas. É essa complementaridade que explica como o porto conseguia processar um volume de comércio tão grande como o da praça do Rio de Janeiro, apesar da flagrante carência material das instalações da Alfândega.<sup>76</sup>

Nesse “complexo portuário”, o transporte de cargas entre os navios e os trapiches foi fundamental para o sucesso da “complementariedade de funções” mencionada pela autora. As mercadorias não chegavam aos trapiches sem as embarcações e sem os remadores ou marinheiros envolvidos no serviço. Como poderemos observar, por exemplo, nos relatos e nas gravuras dos viajantes, na próxima seção, a ligação entre os trapiches e as embarcações fundeadas na baía era feita através de canoas, botes e catraias, de carga e descarga e a presença delas e das grandes embarcações não passaram despercebidas por eles.

### 1.3 **Viajantes e Memorialistas: pontos de vista sobre o movimento dos ancoradouros**

Nos relatos da grande maioria dos viajantes que chegaram à cidade do Rio de Janeiro a partir de 1808, as belezas naturais da cidade e da sua baía são praticamente unanimidades. O encontro com uma geografia completamente diferente de suas origens produziu documentos que descreveram o esplendor da vegetação, a grandiosidade da cadeia de montanhas, a descoberta de sabores e cores inéditos e também descreveram o impacto diante de uma sociedade profundamente marcada pela escravidão em contraposição à uma Europa e

América do Norte crescentemente antiescravistas, abolicionistas e emancipacionistas.<sup>77</sup>

O impacto ao qual nos referimos se deve a um determinado contexto e foi produzido sob o arcabouço teórico específico da sua época. O final do século XVIII e a entrada do século XIX testemunharam uma inflexão na produção intelectual nos meios acadêmicos da Europa, que permitiu “novidades científicas e estéticas gestadas em lugares intelectuais europeus que acabaram por nortear juízos e parâmetros encontrados na literatura de viagem oitocentista”.<sup>78</sup> Nesse processo, foi marcante a tentativa de sistematizar noções valorativas sobre as populações negras que há muito tempo vinham sendo exportadas da África para a Europa e para a América. Segundo Eneida Sela, tais discursos estão diretamente ligados aos relatos de viajantes que circularam por território americano. A autora demonstrou que vários tratados publicados na Europa

[...] já ofereciam instruções aos viajantes sobre o processo de observação e classificação que deveriam utilizar, além de implicações morais e pedagógicas. Os autores dessa tradição discursiva preparavam as atitudes dos empreendedores de viagens com relação ao que iriam ver e aprender em terras distantes, além de oferecerem advertências de como, para os propósitos da descrição, a realidade deveria ser estruturada em certas categorias conceituais.<sup>79</sup>

Procurando o pitoresco<sup>80</sup>, o diferente, o inusitado, porém dentro dos instrumentos epistemológicos e representativos disponíveis e largamente utilizados, os viajantes chegavam aqui com o olhar doutrinado, independentemente do tempo ou das formas de contato com a sociedade e, mais especificamente, com o elemento negro aqui presente. Os relatos produzidos “tinham concepções prévias, muitas vezes geradas pela própria literatura de viagem consumida antes do desembarque no Rio”.<sup>81</sup> E, assim, Sela ilumina a separação e as repetições nos discursos dos viajantes oitocentistas no sentido de mostrar como a classificação de diferenças culturais e sociais, através de personagens específicas, deveriam representar o universo que eles

observavam. Dessarte, a escolha e “a eleição da legitimidade de algumas figuras como registros plausíveis de uma realidade diversa, ou enquanto boas representantes dos costumes locais, apropriadas justamente para compor cenas pitorescas”.<sup>82</sup>

Contudo, durante muito tempo a historiografia utilizou esses relatos como fontes para a construção de uma história do Brasil e como instrumento de análise dos processos políticos, econômicos e sociais brasileiros. Esse cenário só foi superado nas décadas de 1980/90, quando foram produzidas pesquisas que problematizaram esses olhares estrangeiros, que nos mostram muito mais pontos de vista do que fatos em si.<sup>83</sup> Os relatos dizem respeito a “modos como as culturas se olham e olham as outras, como estabelecem igualdades e desigualdades, como imaginam semelhanças e diferenças, como conformam o mesmo e o outro”.<sup>84</sup>

Em um dos primeiros trabalhos que problematizaram o “olhar branco” sobre a família escrava, Robert Slenes afirma que a historiografia, a partir de 1930, consolidou a imagem de que estava reservada aos escravos o caráter promíscuo e licencioso, apoiado pelas descrições dos viajantes estrangeiros.<sup>85</sup> Slenes demonstra que, ao contrário do que afirmado e reafirmado por essa geração, as uniões sexuais que duravam cerca de dez anos eram bastante comuns.<sup>86</sup> Defende que, a despeito das noções prévias que embaçaram o olhar dos intelectuais estrangeiros e nacionais sobre a cultura escrava,

[...] os livros dos viajantes [...] são extremamente úteis quando descrevem aspectos da cultura material que são facilmente visíveis e poucos ambíguos (por exemplo, a estrutura, disposição e divisão interna das senzalas nas fazendas visitadas). São muitos menos confiáveis, no entanto, quando opinam sobre a vida íntima de todo um grupo social, ainda mais de um grupo ‘exótico’ como os escravos.<sup>87</sup>

Nesse sentido, utilizaremos as gravuras produzidas sobre o cenário marítimo do Rio de Janeiro por alguns viajantes entre 1835 e 1845. Como Slenes nos mostra, as descrições materiais empreendidas pelos intelectuais estrangeiros nos ajudam a visualizar diversos

ambientes onde os atores sociais desempenharam suas atividades. A questão que se coloca ao utilizar esse tipo de fonte é uma vontade e uma necessidade do historiador de contextualizar o cotidiano da cidade, e do mundo do trabalho respectivo, através do testemunho de personagens que observaram *in loco* e descreveram os locais de atuação dos trabalhadores das mais diversas classes e ofícios. Respeitando os limites discutidos acima, pretendemos emoldurar o cenário no qual remadores e barqueiros atuavam na cidade do Rio de Janeiro; o cotidiano da região portuária; a circulação de faluas, saveiros, escaletes, botes e canoas entre os diversos pontos de atracação; e, assim tentar nos aproximar desse cenário.

Com relação ao mundo do trabalho, a utilização desse tipo de documento enquanto fonte já se provou problemática, principalmente se não quisermos restringir a análise aos trabalhadores negros e escravizados, como é o caso deste livro. Como pudemos verificar através dos trabalhos de Eneida Sela e de Robert Slenes, o olhar doutrinado dos viajantes para a observação da população negra, escrava ou livre local e a atuação dessas personagens em determinados tipos de trabalhos urbanos teria obscurecido a observação ou o registro de trabalhadores brancos ou pardos pobres que atuavam em diversos postos de trabalho espalhados pela cidade. A própria falua surge nos relatos como a principal embarcação de transporte utilizada pelos cidadãos fluminenses, obscurecendo a maciça presença de botes e canoas. A necessidade de mostrar a diferença ou o exótico foi bem demonstrada por Paulo Cruz Terra, em sua dissertação de mestrado sobre os carregadores, cocheiros e carroceiros do Rio de Janeiro do século XIX. Problematicando tais relatos, Terra mostrou que

[...] o que importava para os viajantes era mostrar o que havia de diferente e peculiar ao público, formado principalmente por europeus e americanos. Dessa forma, por mais que eles tivessem visto outros grupos envolvidos no transporte — como trabalhadores livres e brancos, por exemplo — mesmo que em quantidade menor do que os negros e escravizados, isso não seria tão interessante em relatar<sup>88</sup>.

O que estamos mostrando neste trabalho segue neste sentido, qual seja, mostrar que as cores que se embarçavam no processo de mercantilização da classe trabalhadora carioca são muito mais diversas do que podiam captar os olhares estrangeiros. Entretanto, os relatos dos viajantes nos serão úteis, por exemplo, para mostrar o quanto era movimentado o porto da Corte, assim como outros pontos de atracação da região portuária da cidade. Assim, compreenderemos como foi necessária uma grande quantidade de braços para a circulação de pessoas e mercadorias pelo litoral da Corte e como esses braços se entrecruzaram no mundo do trabalho. O que os relatos também podem nos ajudar a observar é como o transporte em embarcações do tipo tradicional ainda eram fundamentais, mesmo após a introdução dos transportes a vapor.

O número de naturalistas, botânicos, cientistas, filósofos que vieram ao Brasil a partir de 1808 e, principalmente, a partir da Proclamação da Independência, é extenso e escaparia da delimitação que nos propomos aqui<sup>89</sup>. Optamos, pois, por três viajantes que estiveram na cidade do Rio de Janeiro durante as décadas de 1830 e 1840: Daniel Parish Kidder, Oswald Walters Brierly e Thomas Ewbank. Esses três estrangeiros estiveram de passagem ou por estadia mais longa e produziram seus relatos em um momento político e econômico diferente de outros que por aqui passaram nas décadas de 1810 e 1820. Como mostramos no primeiro tópico deste capítulo, a entrada ilegal de africanos foi muito mais intensa do que em anos anteriores e posteriores e a de portugueses foi gradativa e sistemática. Então, diante das análises de Sela e Terra, juntamente com a do corpo documental que será trabalhado no próximo capítulo, relativizaremos tais relatos com as fontes disponíveis. Agora, queremos mostrar como esses viajantes viram e descreveram o movimento do porto e dos outros pontos de atracação, atestando assim a riqueza da navegação no litoral.

Optamos por uma separação temática e cronológica, pois os viajantes em questão estiveram no Brasil no período de 1837 a 1846. Coincidentemente, a ordem alfabética acompanha a ordem cronológica, conseguindo, assim, um panorama bastante abrangente da percepção do movimento portuário e dos trabalhadores marítimos por esses autores.

Desde a abertura dos portos e o conseqüente aumento do número de navios que começou a fundear na baía, a região portuária da Corte manteve sua própria lógica de regulação e administração dos pontos de atracação. Lógica essa que era baseada na complementaridade de atividades entre diferentes funções que lhe davam uma organicidade própria. A cidade crescia em importância no contexto atlântico, tanto como parada obrigatória para as viagens mais distantes, quanto como porto principal de escoamento da produção agrícola e como recebedora dos produtos importados da Europa, África e Ásia.

No Império brasileiro, a preponderância da produção cafeeira foi marcante e crescente na pauta de exportação. A produção de café no Vale do Paraíba vinha crescendo gradativamente, de 1 milhão de sacas em 1835, chegou a 2,6 milhões em 1882<sup>90</sup>, refletindo, também, um movimento de aumento de demanda por esse produto no exterior e dentro do próprio Brasil. Segundo Renato Leite Marcondes, “já em 1836 o café perfez pouco mais da metade das exportações do Rio de Janeiro para o estrangeiro”.<sup>91</sup> O café exigiu mais braços, mais transporte e mais investimento.

Toda essa crescente produção precisava de escoamento e grande parte desta era despachada até à Corte. As mercadorias oriundas das províncias mais distantes chegavam pelo transporte de cabotagem, em grandes navios à vela ou, em quantidade ainda bem reduzida, em barcos a vapor. Os diversos portos do Recôncavo eram interligados pelas embarcações à vela e a remo que circulavam diariamente pela baía, principalmente os portos do interior, como o Iguaçú, o das Caixas e o Estrela. Esses portos escoavam toda a produção oriunda do Recôncavo e das províncias adjacentes, sendo responsáveis pela maior parte do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro. Noronha Santos destacou a frequência e o fluxo com que ocorria esse movimento diário e assim o descreveu:

Velas enfunadas cortavam, às dezenas, diariamente, a todas as horas, as águas da baía. Apartavam-se da paisagem da cidade, sumiam-se lentamente na linha do horizonte, confundindo-se com o cinzento do

céu, e, mergulhando no azul do mar, demandavam as terras cercadas pelas sombrias florestas de Magé e Inhomirim.<sup>92</sup>

A produção agrícola do Recôncavo e a exportação das regiões vizinhas acompanharam o aumento da demanda por produtos de subsistência, que por sua vez, acompanhava o próprio crescimento populacional da Corte. Em 1821, a população total da cidade, excluindo as freguesias rurais, totalizava 86.323.<sup>93</sup> Em 1834, o número de habitantes informado era de 97.599, sendo 44,42% de escravizados, 55,58% de livres. Destes, dividiam-se entre brancos, pardos, pretos de diferentes nações e 6.727 estrangeiros de diferentes países. E destes, 55% eram portugueses, 8,16% franceses, 7,43% ingleses e 14,86% de diversas nações.<sup>94</sup>

Como tantos outros viajantes anteriormente<sup>95</sup>, Daniel Parish Kidder também descreveu a entrada da baía e do porto da cidade com adjetivos hiperbólicos diante da exuberância da natureza que se apresentava perante a ele. O primeiro dos nossos viajantes permaneceu no Brasil durante três anos, de 1837 a 1840, veio em missão religiosa pela igreja metodista estadunidense e teve como incumbência a distribuição de bíblias à população local.<sup>96</sup> Fiquemos com a sua descrição da entrada da barra e do porto:

Em torno circulam navios capitães das esquadras de Inglaterra, França, Estados Unidos e, às vezes, da Rússia, de Portugal e da Áustria. Mais para dentro, ao abrigo dos ventos, está fundeada a frota mercante, reunindo número ainda maior de pavilhões e atestando a diversidade de interesses cuja amplitude se pode medir pela distância geográfica que separa as diferentes nações ali representadas.<sup>97</sup>

Os passageiros que chegavam das viagens transatlânticas ou costeiras atravessavam a barra da baía entre as fortalezas de São João e Santa Cruz, conforme ANEXO V e eram levados para os cais da região do Largo do Paço, o Cais dos Mineiros ou o Cais Pharroux. A região reunia vários tipos de trabalhadores, como os marítimos, quitandeiras, carregadores, uma vez que o trânsito de passageiros e mercadorias era

intenso ao longo do dia. Como os navios não atracavam no cais, eles ficavam fundeados ao largo do litoral, além das ilhas mais próximas como das Cobras, Enxadas e Villegagnon, os passageiros “eram transportados em catraias, e lanchões e canoas que atracavam às várias escadas ou à única rampa do cais”.<sup>98</sup>

Seja qual for a maneira pela qual chegue o viajante ao Rio de Janeiro, geralmente tem que desembarcar em uma catraia, no cais do largo do Paço [...]. Nos vários pontos de desembarque o passageiro tem de ser carregado ao dorso do barqueiro ou sujeitar-se a se molhar todo ao saltar em terra. Não só as docas primam pela ausência como ainda, com exceção do serviço de barcas a vapor que liga o Rio de Janeiro a Niterói, do lado oposto da baía, não existe nem sequer simulacro dos meios de que dispomos para estabelecer contato entre os navios e a terra. Embarcações costeiras, navios mercantes e de guerra permanecem ao largo, ancorados.<sup>99</sup>

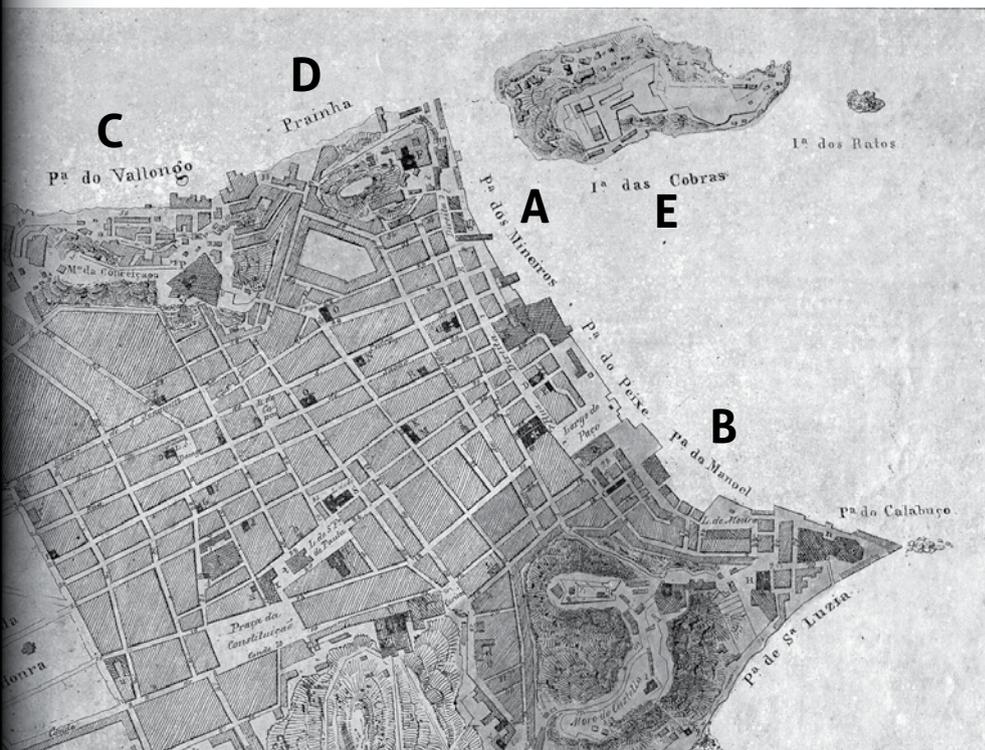
As dificuldades de desembarcar eram crônicas e as reclamações, constantes. Não importava se chegava-se de falua, bote ou vapor, os passageiros tinham que passar das embarcações para as pontes de atracação e daí chegar até terra firme. Essas pontes eram construídas de madeira e sua manutenção não era frequente, uma vez que encontramos algumas reclamações sobre o estado delas. As pontes de pedra passaram a ser utilizadas com a introdução do vapor, que exigiu que elas fossem maiores e mais resistentes, como veremos no próximo capítulo.

Incumbido da sua missão religiosa, o pastor circulou pela cidade e descreveu outros locais de atracação espalhados por ela e por outros pontos da baía. No então chamado Largo da Glória, além de se espantar com a beleza da região, Kidder descreveu o trapiche para a atracação das embarcações que circulavam na região.<sup>100</sup>

O circuito de navegação das faluas, escaleres, canoas e botes era grande e abrangia boa parte do litoral da Corte. Além dos ancoradouros acima citados, a região do Caju, São Cristóvão<sup>101</sup>, Botafogo e Catete também guardavam para si os principais itinerários. Das

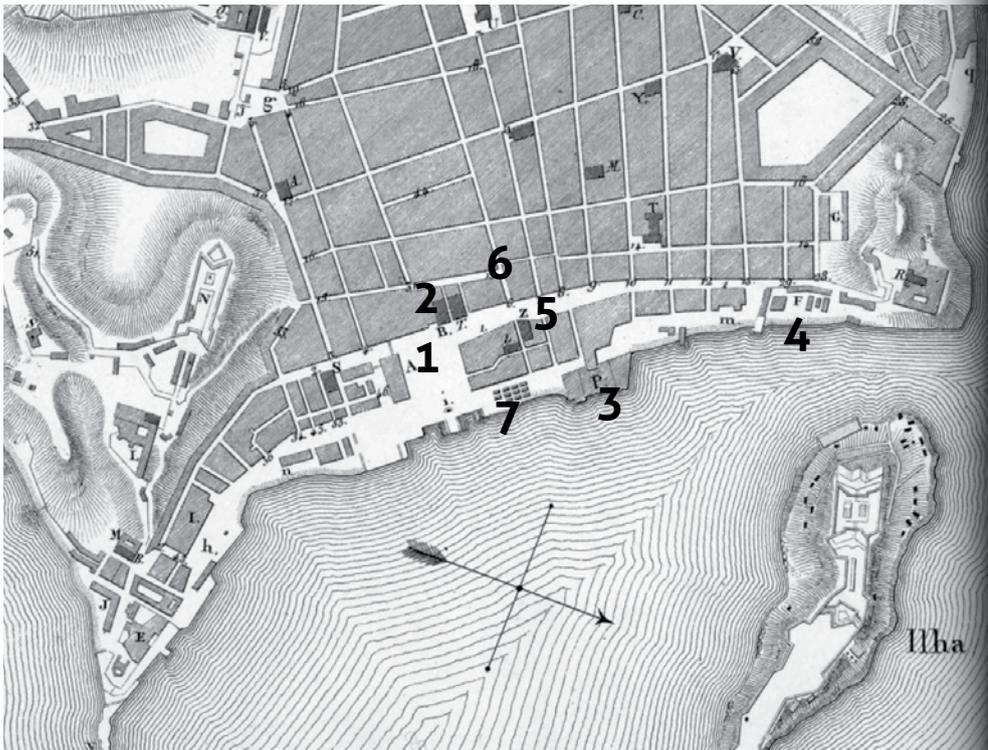
praias dos Mineiros **(A)** e de D. Manoel **(B)** ao Valongo (depois Imperatriz) **(C)**, da Prainha **(D)**, conforme a FIGURA 1, e do Pharroux partiam diariamente e em diferentes horários carreiras de embarcações à vela e a remo para a ponta do Caju, Botafogo, Penha, porto de Inhaúma, Paquetá e Ilha do Governador.

**FIGURA 1**  
 Planta do Rio de Janeiro – 1831.  
 Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil. 102



Entretanto, as linhas mais valorizadas eram as que ligavam a Ponta do Caju a Botafogo, assim como a chamada, à época, Carreira Diária de São Cristóvão, que ligava esse cais ao Pharroux, passando pelo do Valongo e pelo da Prainha.<sup>103</sup> Devido à falta de posturas municipais ou imperiais que estabelecessem uma divisão clara e específica para o ancoradouro de embarcações menores, como faluas, botes e canoas, os pontos de atracação obedeciam à lógica do movimento de cada região, das mais residenciais para a região central da cidade e vice-versa. As Ilhas das Cobras (**E**) e das Enxadas, por exemplo, eram destinadas à descarga de mercadorias, assim como as de Boa Viagem e Gragoatá para o reparo e limpeza das embarcações [ANEXO V].<sup>104</sup>

**FIGURA 2**  
Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro  
Acervo: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin – PRCEU/USP.<sup>105</sup>



Os dois principais cais localizavam-se nas Praias de D. Manoel e dos Mineiros, que originalmente foi denominado Cais de Brás de Pina<sup>106</sup>, e tinham uma posição estratégica, pois estavam na região central da cidade e próximos dos principais estabelecimentos públicos, como o Paço Imperial **(1)**, a Capela Real **(2)**, a Alfândega **(3)**, o Arsenal de Marinha **(4)** e das Ruas Direita **(5)** e do Ouvidor **(6)**. Estavam próximos, igualmente, do Mercado do Peixe **(7)** e dos “vadios do Arco do Teles, dos becos e vielas que retalhavam as fraldas do Castelo e da turba dos marítimos e carregadores com que se misturavam os basbaques e vagabundos do cais”<sup>107</sup> [FIGURA 2].

A movimentada circulação de embarcações na região portuária da cidade não passou despercebida ao inglês Oswald Walters Brierly, que esteve de passagem pelo Brasil por três vezes, em 1842, 1852 e 1867, sempre a caminho da Austrália ou na viagem de retorno. Estudou pintura e, se interessando por assuntos navais, dedicou-se aos estudos de arquitetura naval e navegação. Em dezembro de 1841, partiu para a Austrália como membro da tripulação de uma viagem de um negociante inglês.<sup>108</sup> Ao ancorar na baía, Brierly se sentiu atraído pelas várias embarcações que presenciou a volta do seu navio.

Não poderia ser melhor calculado para fazer-me sentir tão encantado do que a variedade de embarcações que nos cercou. Os barcos que fazem a travessia no Rio soam os mais graciosos que jamais vi. Eles voam pela baía com finas e leves velas latinas.

São tripulados por pretos, cuja pele brilha ao sol. Os passageiros ficam protegidos por um toldo, que é geralmente pintado de vermelho, contrastando muito bem com o branco das velas e o preto, vermelho e verde dos cascos.<sup>109</sup>

Em outra passagem do seu diário, o artista inglês registrou uma grande quantidade de navios, embarcações mercantes e miúdas em movimento pela baía. Chamou a atenção de Brierly as faluas tão presentes nos relatos de viajantes e nas descrições dos memorialistas.

Graciosas faluas, com suas elevadas velas latinas, suas proas pontiagudas e seus cascos pintados de cores alegres, lotadas de passageiros, arremetiam pela baía a partir do largo do Braganza. Pesados vasos de guerra tremulavam bandeiras de diferentes países; navios mercantes com todas as mastreações possíveis, escunas com aparência de servirem ao tráfico negreiro, canoas e barcos usados para o transporte destinados ao mercado compunham um quadro complementado pelas belas e características torres da cidade de São Sebastião, vistas por cima dessa floresta de navios e da longínqua fumaça dos vapores [Grifo nosso].<sup>110</sup>

Nos relatos de Thomas Ewbank surgem diferentes pontos de atracação. Desenhista e escritor, nascido na Inglaterra, mas morando nos Estados Unidos desde 1819<sup>111</sup>, queria conhecer o país onde vivia seu irmão e, como estudioso de etnologia e filosofia, interessava-se pelas novidades que ouvira falar das terras brasileiras.<sup>112</sup> Ewbank ficou no Brasil de janeiro a agosto de 1846 e circulou por toda a cidade do Rio de Janeiro e seu recôncavo, deixando registrada sua passagem por alguns pontos de atracação da Corte brasileira. No Mercado do Peixe, além das descrições arquitetônicas e de cunho antropológico, o escritor registrou “multidões de barqueiros e canoas” que ficam à espera de aluguel para seus serviços, enquanto faluas carregadas de peixe chegam para abastecer o mercado.<sup>113</sup>

Em outro ponto da cidade, na região da Glória, temos o registro de faluas que chegam com carregamento de cal. Ewbank descreve a embarcação como um barco ligeiro de apenas um mastro, tendo tripulação de apenas dois remadores, um escravo capitão e um outro estivador. Essa descrição de falua não condiz com o que encontramos nas fontes pesquisadas ou mesmo com a descrição de outros viajantes. Entretanto, abordaremos esse tópico com mais vagar adiante. Na Praia do Flamengo, o viajante também tomou assento em uma embarcação, agora em um barco tripulado por quatro remadores com destino ao Cemitério dos Ingleses.<sup>114</sup>

Na visita à igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, para a qual também utilizou um barco, ele não informou o número de tri-

pulantes, mas registrou que o capitão era escravo de nação Moçambique e o guarda-cancela é de mesma nação e segue pela descrição de suas características físicas e laborais. Como a maré parecia subir, Ewbank narra que precisaram da ajuda do barqueiro da canoa da irmandade para acessar a praia e o descreve como um “menino amarelo e despido”.<sup>115</sup> Com destino a Macacu, o escritor e mais alguns passageiros tomaram lugar em uma “embarcação diminuta” – continua ele: “passamos através de uma série de faluas e canoas, deixando os navios estrangeiros e procuramos as águas superiores da baía”.<sup>116</sup>

Os relatos dos viajantes nos ajudam a visualizar o cotidiano agitado da região portuária carioca. A partir desses relatos, conjugados com a descrição dos memorialistas e, a partir de agora, relativizados com as fontes e a bibliografia específica, podemos conhecer os diferentes espaços de sociabilidades e trabalho dos remadores e barqueiros na cidade do Rio de Janeiro. Optamos, como dissemos anteriormente, por recortar dos relatos selecionados as informações que nos trouxessem imagens que pudessem dar conta do movimento e concorrência a que os trabalhadores marítimos estavam expostos naquele cenário. Os diversos tipos de embarcações, de diferentes origens, tamanhos, funções, misturadas às canoas, botes, escaleres, faluas, saveiros e catraias mostram como o espaço de exercício dos ofícios dos barqueiros fluminenses na Corte era marcado pela diversidade e mistura heterogênea de pessoas e ofícios.

## NOTAS

- 1 BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- 2 *Ibidem*, pp. 15-16.
- 3 Sobre a utilização de mão de obra compulsória europeia na América do Norte e Caribe ver: LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. Tradução Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- 4 *Ibidem*, pp. 20-21.
- 5 *Ibidem*, pp. 22-24.
- 6 TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão*. Trabalho, capital e economia mundial. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: EDUSP, 2011.
- 7 TOMICH, Dale W. op. cit, p. 96.
- 8 Entendemos o trabalho compulsório como o “conjunto das relações de trabalho cujo denominador comum foi reunir população induzida a trabalhar para terceiros, sofrendo coação econômica e extraeconômica, envolvendo violência e uso da força. Tratou-se de trabalho forçado, obrigatório e, portanto, não-livre nem voluntário, embora tivesse como contrapartida, em alguns casos, alguma remuneração”. LEWKOWICZS, Ida; LEWKOWICZS, Ida; GUTIÉRREZ, Horacio; FLORENTINO, Manolo. *Trabalho compulsório e trabalho livre na história do Brasil*. São Paulo: Ed. Unesp, 2008, p. 12.
- 9 MATTOS, H. Racialização e cidadania no Império do Brasil. In: CARVALHO, José Murilo de, NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (Orgs.). *Repensando o Brasil do Oitocentos*. Cidadania, Política e Liberdade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- 10 *Ibidem*, p. 354.
- 11 *Ibidem*, p. 373.
- 12 GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.
- 13 *Ibidem*. Ver, principalmente, os capítulos 1, 2 e 3.
- 14 ROJAS, Rafael. La esclavitud liberal: Liberalismo y abolicionismo en el Caribe hispano. *Secuencia*, México, n. 86, agosto 2013. Disponível em: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_serial&pid=0186-0348&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_serial&pid=0186-0348&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 14/01/2016.
- 15 “El dilema, que se había planteado en toda su crudeza durante la revolución de independencia de Estados Unidos, reproducía la tensión entre dos derechos naturales, la libertad y la propiedad, y a la vez dilataba las fronteras entre la libertad civil y la libertad política. Para los criollos habaneros, hacendados azucareros o traficantes de esclavos — lo mismo que para los colonos sureños de Estados Unidos — el derecho a la propiedad relativizaba el derecho a la libertad, de la misma manera que la libertad política de los blancos e, incluso, la independencia de la nueva nación, acotaban la libertad civil de los negros”. *Ibidem*, p. 34.
- 16 BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, pp. 199-201.
- 17 *Ibidem*, p. 208.
- 18 *Ibidem*, p. 210.
- 19 A principal revolta que alertou verdadeiramente as autoridades da Regência foi a dos Malês, encabeçada por africanos livres e escravizados de origem muçulmana. Ver: REIS, J. J. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. Sobre o impacto dessa revolta nas expectativas das autoridades imperiais acerca do controle da força de trabalho na Corte, ver CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. No Rio de Janeiro, a revolta ocorrida no Teatro de São Pedro de Alcântara comandada pelos liberais exaltados também alarmou os dirigentes regenciais no início do período. BASILE, Marcello. Revolta e cidadania na Corte regencial. *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 11, n. 22, 2007, pp. 41-67. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/v11n22a03.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/v11n22a03.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- 20 PARRON, Tamis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. São Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em

- História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-04022010-112116/pt-br.php>. Acesso em: 14/01/2016.
- 21 Ibidem, p. 100.
- 22 Ibidem, p. 101.
- 23 Ibidem, p. 103.
- 24 Ibidem, p. 130.
- 25 Ibidem, p. 139.
- 26 Ibidem, p. 139.
- 27 RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2000, p. 110.
- 28 Ibidem, p. 36.
- 29 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 155.
- 30 Ibidem, p. 54.
- 31 Ibidem, p. 55.
- 32 MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para “os que se irão buscar” – imigrantes e relações imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *Revista História: Questões e Debates*, Curitiba, v. 56, n. 1, jan./jun. 2012, pp. 63-85. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/his.v56i1.28640>. Acesso em: 14/01/2016.
- 33 Sobre paternalismo senhorial e relações de dependência no Brasil do XIX, ver principalmente: SLENES, Robert. Senhores e Subalternos no Oeste Paulista. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). *História da Vida Privada no Brasil. A Corte e a Modernidade Nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997;
- GRAHAM, Richard. op. cit. Sobre a crítica às relações de dominação engendradas pelo paternalismo senhorial, ver o clássico: CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- 34 MENDONÇA, Joseli Maria Nunes, 2012, op. cit., p. 65.
- 35 Ibidem, p. 66.
- 36 Ibidem, p. 69.
- 37 Ibidem, p. 70.
- 38 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 163.
- 39 Ibidem, p. 163.
- 40 PEREZ MELENDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 34, n. 68, Dez. 2014. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882014000200003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882014000200003&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 14/01/2016.
- 41 Ibidem, p. 43.
- 42 RIBEIRO, Gladys Sabina. op. cit.; ver também da mesma autora: *Mata Galegos: Os Portugueses e os Conflitos de Trabalho Na República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- 43 PEREZ MELENDEZ, José Juan. op. cit., p. 45.
- 44 Ibidem, p. 46.
- 45 Ibidem, p. 46.
- 46 Ibidem, p. 47.
- 47 Ibidem, p. 49.
- 48 Ibidem, p. 50.
- 49 SILVA, Susana Serpa. A emigração açoriana para o Brasil, por meados do século XIX, e a questão da “escravatura branca”. *Revista História: Questões e Debates*, Curitiba, v. 56, n. 1, jan./jun. 2012, pp. 37-61. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/his.v56i1.28638>. Acesso em: 14/01/2016.
- 50 Ibidem, p. 41.
- 51 Ibidem, p. 42.
- 52 Ibidem, p. 47.
- 53 ALVES, Jorge Fernandes. Lógicas migratórias no Porto Oitocentista. In: SILVA, Nizza da; BAGANHA, Ioannis; MARANHÃO, Maria José; PEREIRA, Miriam Halpern (Orgs.). *Atas do congresso internacional sobre emigração e imigração em Portugal (séculos XIX e XX)*, Lisboa: Fragmentos, 1993.
- 54 Ibidem, p. 84.
- 55 BERNARDES, Lysia M. C. Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, Lysia M. C.; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura (Biblioteca Carioca), 1990, p. 22.
- 56 Ibidem, p. 23.
- 57 “[...] the port city simply as a city exerting port and maritime activities. It is also considered as a communication node between land and maritime

- networks developing auxiliary activities and having a strong influence on the spatial organization of the outlying region" DUCRUET, César. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY, Joan; BRUTTOMESSO, Rinio. *The port city in the XXIst century*. New challenges in the relationship between port and city. S. L., RETE, 2011, pp. 32-48. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208>. Acesso em: 14/01/2016.
- 58 Ibidem, p. 3.
- 59 HONORATO, Cezar T. Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: GONÇALVES, Flávio (Org.). *Portos e Cidades*: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana. Ilhéus: Editus, 2011. Disponível em: <http://www.uesc.br/editora/livrosdigitais/portoecidades.pdf>. Acesso em: 16/01/2016, p. 124.
- 60 HONORATO, Cezar T., 2011, p. 124.
- 61 LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. op. cit., p. 226.
- 62 Ibidem, p. 194.
- 63 Idem. Ibidem.
- 64 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 168.
- 65 LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao porto*: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006, v.17, p. 40. Disponível em: [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches\\_porto.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- 66 Sobre as transformações no Rio de Janeiro com chegada da família real, ver: MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia. (Orgs.). *1808 – A Corte no Brasil*. Niterói: EdUFF, 2010.
- 67 LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. op. cit., p. 39.
- 68 HONORATO, Cezar T., 2011, op. cit., p. 126.
- 69 HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a Modernização Portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás, LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 2002, p. 166.
- 70 Conforme Honorato: "o Estado assumiu como propriedade sua as terras públicas de marinha e passou a admitir a sua exploração por empresários privado nacionais ou estrangeiros, desde que associados a nativos". Ibidem, pp. 171-176.
- 71 Ibidem, p. 167.
- 72 Idem. Ibidem.
- 73 Idem. Ibidem.
- 74 Os trapiches podiam ter permissão de alfandegagem: "O processo de alfandegagem consiste no recebimento, fiscalização, aferição e auferição de mercadorias que são taxadas com obrigações pelo governo". Para serem alfandegados, era necessário obter a permissão da Alfândega após o cumprimento de uma série de requisitos após um longo processo. Segundo Honorato e Mantuano, a maioria dos trapiches não era alfandegada. Agradeço ao colega Thiago Mantuano pela gentileza do esclarecimento. HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo*, v. 28, 2015, pp. 151-152. Disponível em: <http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/596/594>. Acesso em: 02/01/2017.
- 75 CRUZ, M. C. V. O porto do rio de janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Niterói, v. 8, n. 2, 1999. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- 76 Ibidem, p. 9.
- 77 Sobre o contexto antiescravista europeu e estadunidense da virada do século XVIII para o XIX, ver, sobretudo: BLACKBURN, Robin. op. cit., capítulos I, II, IV e V.
- 78 SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver*: viajantes europeus e escravos africanos no Rio de Janeiro (1808-1850). Campinas: Ed. da Unicamp, 2008, p. 28.
- 79 Ibidem, p. 85.
- 80 Segundo Sela, o conceito de pitoresco que vigia durante a virada do século XVIII para o XIX "passou a compreender essencialmente um conjunto de atitudes relacionadas à paisagem, tanto real como representada, que floresceu a

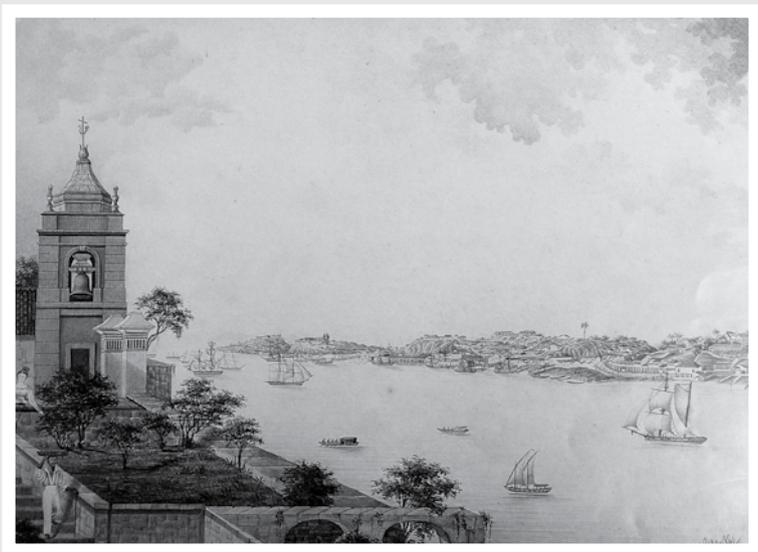
- partir da segunda metade do século XVIII. Faziam parte da estética pitoresca a imperfeição e a irregularidade. Assim, as cenas pitorescas não eram serenas (como os padrões do 'belo') nem inspiravam reverência (como ditavam as representações do 'sublime'), mas sim repletas de variedades e detalhes curiosos, singulares". Ibdem, p. 155.
- 81 Ibdem, p. 153.
- 82 Ibdem, p. 180.
- 83 Ibdem, p. 29.
- 84 BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d'O Brasil dos Viajantes. *Revista USP*. São Paulo: USP, vol. 30, jun/jul/ago/1996, p. 10. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i30p6-19>. Acesso em: 15/01/2016.
- 85 SLENES, Robert Wayne Andrew. Lares Negros, Olhares Brancos: Histórias da Família Escrava no Século XIX. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 08, nº 16, p. 191.
- 86 Ibdem, p. 192.
- 87 Ibdem, p. 197. Segundo Silvana Cassab Jeha: "Os escritos de marítimos sobre o Brasil formam um coletivo de testemunhos que, para além das características literárias desiguais, ligariam a história da cidade à história marítima internacional. O conjunto de escritos marítimos recria a história cotidiana das cidades portuárias, a vida costeira e marítima, e demonstra como o Brasil participava, na prática e no sangue dos homens, do capitalismo mundial". JEHA, Silvana Cassab.
- Anphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Almanack*, v. 6, 2013, p. 51. Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/viewFile/1121/pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- 88 TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro?* Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Dissertação (Mestrado em História). Niterói, 2007 – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2007\\_TERRA\\_Paulo\\_Cruz-S.pdf](http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2007_TERRA_Paulo_Cruz-S.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- 89 Entre outros, ver: PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império*: relatos de viagem e transculturação. Bauru: EDUSC, 1999;
- MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- 90 CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, 1998, p. 36.
- 91 MARCONDES, Renato Leite. *Diverso e Desigual: o Brasil escravista na década de 1870*. São Paulo: FUNPEC-Editora, 2009, p. 84.
- 92 NORONHA SANTOS, F. A. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. V. II. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Comércio, 1934, p. 269.
- 93 Conforme tabela I: "População do Município do Rio de Janeiro: 1821". In: SOARES, Luiz Carlos Soares. *O "Povo da Cam" na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj/7Letras, 2007, p. 363.
- 94 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 171. A autora problematizou o censo de 1834 com relação às informações quanto ao número de estrangeiros e imigrantes portugueses. Veremos essas questões no capítulo 3.
- 95 Entre os mais conhecidos, ver: GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, [s/d]. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/obras/diario-de-uma-viagem-ao-brasil-e-de-uma-estada-nesse-pais-durante-parte-dos-anos-de-1821-1822-e-1823>. Acesso em: 14/01/2016;
- LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. São Paulo: Livraria Martins, 1942;
- SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Tradução de Claudio Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/82/viagem-pelas-provincias-do-rio-de-janeiro-e-minas-gerais-t-1>. Acesso em: 14/01/2016.
- 96 KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e Província de São Paulo). São

- Paulo: Livraria Martins, 1940, nota sobre o autor de Rubens Borba de Moraes. 97 Ibdem, p. 2.
- 98 COARACY, Vivaldo. *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Livraria José Olympio, 1944, p. 53.
- 99 KIDDER, Daniel P. op. cit., p. 44. 100 Ibdem, p. 92.
- 101 Kidder relata: "Nesse recôncavo da baía veem-se sempre numerosas embarcações transportando passageiros de um lado para outro. Tomando-se lugar em uma delas, no embarcadouro mais próximo, pode-se em poucos momentos atingir o Saco d'Alferes [...]". Kidder, Daniel P. op. cit., p. 136.
- 102 MICHELLERIE, E. de La. *Planta do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lithoga. De Steinmann, 1831. 1 planta, litografia, aquarelada, col, 35,8 x 47. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326112/cart326112.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart326112/cart326112.htm). Acesso em: 14/01/2016.
- 103 O Cais dos Mineiros era assim chamado pela preferência dos passageiros oriundos da província de Minas Gerais que embarcavam nos portos de Iguaçú e Estrela. MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. p. 144.
- 104 FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. Os portos do Rio de Janeiro Colonial. In: *VI Encontro de Geógrafos da América Latina*, 1996. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiahistorica/464BIS.pdf>. Acesso em: 15/01/2016, p. 7. Ver também os viajantes já citados acima.
- 105 DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris: Firmin Didot Frères, 1835. Disponível em: <http://www.brasiliiana.usp.br/handle/1918/624520093>. Acesso em: 14/01/2016.
- 106 O antigo cais de Brás de Pina foi construído entre 1867 e 1868. MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. op. cit., p. 125.
- 107 COARACY, Vivaldo. op. cit., p. 53.
- 108 BRIERLY, Oswald Walters, Sir. Oswald Brierly: diários de viagens ao Rio de Janeiro 1842-1867. In: MENEZES, Pedro da Cunha e (Org.). Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2006, pp. 20-21.
- 109 Ibdem. pp. 60-63.
- 110 Ibdem. pp. 48-49.
- 111 EWBank, Thomas. *Vida no Brasil, ou, Diário de uma visita à terra do cacauzeiro e da palmeira*. São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Ed. Itatiaia, 1976, p. 9.
- 112 COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacu (1833-1875)*. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1603.pdf>. Acesso em: 14/01/2016, pp. 93-94.
- 113 EWBank, Thomas. op. cit., p. 75.
- 114 Ibdem, p. 194. Em outra passagem, Thomas Ewbank descreve as faluas como "formosas canoas, de proas e popas elevadas, e de propulsão rápida e reta, por um único remo. As faluas parecerem-me idênticas em formas e atavios à que singram o Nilo", p. 195.
- 115 Ibdem, p. 197.
- 116 Ibdem, p. 271.

— CAPÍTULO 2 —

# Vapor, Remadores e Barqueiros:

os Perfis dos Trabalhadores  
e o Mercado de Trabalho



**Vista da parte ocidental da cidade do Rio de Janeiro (I)**, Karl Robert Baron Von Planitz. [...] ao fundo [...] a alfandega; por trás, no alto o antigo morro do desterro, o convento de santa Teresa e, em seguida, o convento de santo Antônio. No centro, as duas torres da igreja da Candelária e, atrás, a igreja de são Francisco de Paula. [...] Na extremidade direita, o arsenal de marinha e, atrás, o morro da Conceição, com a antiga fortaleza.

Acervo: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro;  
Setor: Iconografia. Localização: MC/G8/848

## 2.1. **A navegação a vapor na Corte: primórdios de uma nova tecnologia**

Mostramos até aqui como a multiplicidade de embarcações de tipo tradicional que circulava pelo litoral da cidade do Rio de Janeiro foi registrada pelos viajantes selecionados. Entretanto, havia um novo tipo de embarcação que não despertou o mesmo interesse que as embarcações à vela e a remo. A presença dos vapores que ligavam a Corte à cidade de Niterói parece não ter chamado a atenção daqueles viajantes. Diferentemente das embarcações à vela e a remo, os barcos a vapor ainda não navegavam pelo litoral da cidade com tanta frequência, pelo menos até a metade da década de 1840. O intenso movimento de pessoas e cargas era realizado por aqueles barcos tradicionais que, como mostrado, ligavam os diferentes pontos da cidade. Thomas Ewbank, contudo, registrou os dois vapores que navegavam entre a Corte e Niterói. Enquanto Daniel Kidder contou que embarcou em um vapor rumo à Santos e registrou a presença deles como um meio de locomoção ainda não relevante.

Desde de manhã até a noite, veem-se navegando em todas as direções, barcos abertos e fechados, lanchas e faluas. Ultimamente têm aparecido pequenos barcos a vapor utilizados principalmente para excursões e não para transporte de mercadorias.<sup>1</sup>

Kidder e os outros viajantes não deram destaque às barcas de vapor da Sociedade de Navegação de Nictheroy, que iniciou em 14 de outubro de 1835 a ligação entre o Município Neutro e a capital da província.<sup>2</sup>

Portanto, se a intenção era buscar o pitoresco, o inusitado, o diferente, as embarcações à vela e a remo forneciam uma imagem muito mais idealizada da cidade e da sua baía do que as então modernas barcas a vapor. O diferente residia em mostrar um modo de locomoção que já não era mais visto na Inglaterra, na França ou nos Estados Unidos tão frequentemente. Nessas regiões, o transporte a vapor estava presente nas ligações entre elas e no comércio de cabotagem

e fluvial nos Estados Unidos. De acordo com Marcus G. V. Sampaio, a primeira tentativa de viagem transatlântica a vapor ocorreu naquele país, em 1819. Mas ela não foi bem-sucedida, sendo necessário o uso das velas em sua maior parte. Somente em 1833 foi realizada com sucesso uma viagem que atravessou o Atlântico inteiramente com a força motor. Até meados do século, conforme o autor, o volume de toneladas das embarcações não foi tão significativo, mas a sua presença já era uma realidade patente.<sup>3</sup>

Se entre os visitantes estrangeiros a navegação a vapor não foi uma novidade que chamasse a atenção, entre os nacionais a introdução da nova tecnologia sinalizou aos negociantes e comerciantes<sup>4</sup> da província e à classe política regencial a possibilidade de potencialização da lucratividade e produtividade cafeeira do Vale do Paraíba e das regiões adjacentes. Foi, também, uma ferramenta para o governo imperial no processo de centralização administrativa e de unificação territorial.

Ao longo dos anos 1833-36 foram discutidas e autorizadas a criação de companhias de navegação a vapor, em parceria com o capital estrangeiro, para atuação nas Províncias de Bahia, Maranhão, Minas Gerais, Pará e Rio de Janeiro. As concessões eram de dez anos, estipulavam o período de um ano para o início do serviço de transporte, previam multa caso contrário e determinavam que funcionários públicos e mercadorias da nação teriam gratuidade no transporte.<sup>5</sup>

Em 1833 ainda se aguardava a criação da Companhia de Navegação, Comércio e Colonização do Rio Doce, que vinha sendo gestada desde 1819.<sup>6</sup> A Companhia estava sendo organizada em Londres e buscava sócios interessados no Brasil para a aquisição de ações e aguardava a aprovação da concessão pelo governo regencial. De acordo com o prospecto da Companhia:

O fim da Companhia é tornar navegável o Rio Doce, estabelecer neles Barcos de Vapor, obter privilégios exclusivos, concessões, e posse de terras do Governo Brasileiro, corporações ou indivíduos, ou comprar terras nas Províncias ribanceiras ao Rio, para abrir estradas, e canais, construir armazéns, levantar engenhos etc. preparar datas de terra para cultura, e dispor das mesmas terras por venda, arrendamento, ou

de outro modo a favor dos emigrantes, ou de outras pessoas, que quiserem haver terras da Companhia; e outrossim operar melhoramentos, e em geral promover os seus interesses [...] [Grifo nosso].<sup>7</sup>

O estabelecimento de uma companhia de navegação a vapor exigia muito mais do que embarcações para a sua concretização. E os organizadores estavam cientes disso. Era imprescindível uma série de mudanças estruturais que permitissem a navegação e a atracação de embarcações maiores e mais velozes. Aumentando-se a capacidade de transporte de mercadorias, era indispensável que os armazéns, assim como as estradas, fossem expandidos e melhor conservados. A ampliação da largura e da profundidade dos canais navegáveis também foi uma necessidade.<sup>8</sup>

O esforço para a introdução da nova tecnologia não era pequeno e a implantação definitiva dependeu das forças regionais e dos seus representantes no Parlamento. No Pará e no Maranhão, Vitor Marcus Gregório afirma que as discussões entre os parlamentares sobre a formação de empresas de navegação e colonização seguiram até a segunda metade do século XIX.<sup>9</sup>

Na Bahia, a primeira tentativa, frustrada, ocorreu em 1819, com a importação de uma barca a vapor pelo futuro Marquês de Barbacena. Após a primeira viagem, o serviço foi interrompido e retomado somente em 1839, quando tiveram início os trabalhos da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, sob iniciativa de João Diogo Sturz<sup>10</sup>, representante do capital inglês no Brasil. No mesmo período, Sturz tentou empreender a navegação a vapor no Pará e Maranhão e no Rio Doce, todos sem sucesso.<sup>11</sup> Somente no Rio de Janeiro, em 1835, foi que a ligação entre duas cidades através da navegação a vapor se realizou efetivamente, sendo a primeira província a contar com o vapor na navegação interna de uma baía.

Na Corte, introduzir o vapor na navegação interna também não foi tarefa menos problemática e dispendiosa. A adequação dos ancoradouros exigiu investimentos que não se concretizaram imediatamente. Registrando a chegada das barcas Niteroiense, Praiagrandense e Especuladora, a edição de 28 de setembro de 1835 do *Jornal do*

*Commercio* criticava o tamanho das embarcações, que tinham capacidade de lotação para até 200 pessoas e não podiam atracar nas pontes que haviam sido construídas para esse fim.<sup>12</sup> Uma semana após a inauguração do serviço, o *Jornal do Commercio* publicou uma correspondência do “Bom Amigo da Polícia” registrando o recorrente encalhamento das barcas nas marés baixas quando da lotação delas e a dificuldade do embarque e do desembarque.<sup>13</sup> Para minorar as reclamações, o Administrador da Sociedade de Navegação de Nictheroy anunciou no mesmo jornal que havia a necessidade de construção de uma nova ponte de atracação na Praia Grande e para tanto recebia propostas para que o serviço se iniciasse “com toda a brevidade possível”.<sup>14</sup>

Até, pelo menos, 1843, a estrutura de atracação no litoral da Corte ainda não estava plenamente de acordo com as necessidades das embarcações a vapor. Antônio Ferreira do Nascimento e Jose Antônio de Seixas, empresários da navegação a vapor entre o Caju e Botafogo, recorreram, em 1843, à Câmara Municipal para solicitar a autorização de construção de uma nova ponte de madeira na praia de São Cristóvão, pois a de pedra já existente não atendia à profundidade necessária para a barca atracar e, então, iniciar o itinerário a que se prestava.<sup>15</sup>

A questão da mão de obra, outrossim, funcionou como um obstáculo à introdução do vapor na ligação de outros pontos do litoral da cidade nesse primeiro momento. Dentre os meses de outubro e dezembro de 1835, o Administrador da Sociedade de Navegação de Nictheroy fez saber, através de recorrentes anúncios, a necessidade de mestres e marinheiros para as barcas a vapor.<sup>16</sup> O Arsenal de Marinha, do mesmo modo, carecia de tripulação e mão de obra especializada na construção e manutenção das suas embarcações. No relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa no ano de 1838, o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraá, destacava a falta de engenheiros e de uma escola de construção naval que possibilitasse o fim da dependência da importação de certos navios de guerra que ainda não eram construídos no Arsenal. Com relação às embarcações a vapor, o ministro ressaltava

[...]o estado de progressos, com que esta invenção marcha rapidamente, e a necessidade, que de dia em dia se vai entre nós patenteando, de dar o maior desenvolvimento possível a esta espécie de navegação, nos mostra a conveniência de estudarmo-la cuidadosamente.<sup>17</sup>

Sob a guarda do Arsenal de Marinha havia, em 1835, uma barca a vapor chamada Correio Brasileiro. No ano seguinte, o Inspetor do Arsenal informava ao ministro que da tripulação daquela barca somente um deles estava devidamente habilitado para a pilotagem de barcas a vapor.<sup>18</sup> Em 1840, no contrato para a construção de uma nova barca, na Inglaterra, pelo negociante Jorge Naylor, uma das principais cláusulas era de que fossem apresentados ao representante brasileiro

[...] dois engenheiros hábeis, e seis moços de fogo para serem engajados para o serviço da barca, não sendo o termo de engajamento menor de dois anos, e devendo os engenheiros obrigarem-se a ensinar aprendizes brasileiros, recebendo por isso extraordinariamente um prêmio correspondente.<sup>19</sup>

Conseguir pilotos especializados na condução e manutenção de embarcações a vapor era uma preocupação do Estado imperial, bem como a construção delas. Tanto é que a transferência de tecnologia era uma questão que foi determinada no contrato. Na entrega da dita barca, seriam entregues, juntamente, “o modelo, e descrição da barca para por eles se poder construir outra idêntica no Arsenal da Marinha”.<sup>20</sup>

De acordo com Eric Hobsbawm<sup>21</sup>, conseguir um trabalhador com as qualificações necessárias para o trabalho na indústria inglesa no início do século XIX também foi uma tarefa difícil. A maioria dos trabalhadores era oriunda do trabalho agrícola e tinha que se habituar ao trabalho intenso e ininterrupto do sistema fabril britânico.

Era bem mais difícil recrutar ou treinar um número suficiente de trabalhadores qualificados ou tecnicamente habilitados, pois que poucas habilidades pré-industriais tinham alguma utilidade na moderna

indústria, embora, é claro, muitas ocupações, como a construção, continuassem praticamente inalteradas.<sup>22</sup>

Como vimos, desde o início da década de 1830, o vapor já despertava a atenção dos negociantes e dos políticos do Império e, mesmo antes da inauguração da ligação Corte-Niterói, também chamava a atenção de uma parte da sociedade fluminense. O jornal *Correio Oficial*, em 1834, noticiava a informação de que estava em construção, em Nova Iorque, um pacote a vapor que faria a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e de Liverpool e afirmava que

[...] a rapidez das passagens, e economia de tempo, que se encontram nos barcos de vapor, são diariamente objeto da nossa admiração, e todavia o espírito empreendedor e progressivo, que caracteriza a nossa Sociedade contemporânea, e sobre tudo a América, parece não conhecer descanso ou limite.<sup>23</sup>

Entretanto, a sua introdução e utilização efetiva no transporte de mercadorias e de passageiros demorou para se disseminar frente às dificuldades próprias de uma nova tecnologia. Ainda assim, o assunto estava na pauta das discussões sobre a melhoria do escoamento da produção naquele momento. Um exemplo é o artigo publicado na primeira edição do jornal *O Auxiliador da Indústria Nacional*<sup>24</sup>, em janeiro de 1833. O autor, identificado como J. S. R., se dedicou à reflexão após ter visto “entrar cortando as águas, um barco andando contra vento e mar, e sem velas nem remos”. Testemunhava a chegada da barca a vapor *Correio Brasileiro* vinda de Campos e entre outras reflexões, questionava:

Uma embarcação, das que usamos até agora, não vai deste porto aos Campos em menos de 60 dias nos meses de dezembro, janeiro, fevereiro, março, como por viagens repetidas sabe; um barco de vapor vai descarregado, e volta em 10 dias; e se carregasse, demorar-se-ia mais cinco; logo que razão haverá para que os comerciantes desta Corte, e daquela Vila não empreguem barca de vapor nesta carreira?<sup>25</sup>

O autor do artigo seguiu fazendo uma série de contas que davam como favoráveis a implementação das máquinas a vapor nas embarcações que fazem o serviço de frente entre Campos e a Corte. Inclusive, afirmava que há pelo menos seis anos já se via o vapor Correio Brasileiro fazer esse tipo de serviço.

Cabe destacar que durante a pesquisa foram encontradas referências desde 1826 no jornal *Diário do Rio de Janeiro*<sup>26</sup>, com as entradas e saídas da barra da baía da Barca de Vapor Nacional e da Imperial Correio Brasileiro. Entretanto, a principal referência às embarcações a vapor de navegação costeira, Almir Chaiban El-Kareh, afirma que a introdução dos pacotes a vapor se deu em 1837. De acordo com ele, em 09 de maio desse ano foram aprovados os estatutos da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, sendo a “primeira empresa brasileira de navegação a vapor de longo curso”.<sup>27</sup> A criação de companhias de navegação e colonização foram incentivadas na década de 1830 dentro do contexto do processo de centralização política e administrativa do Império. Contudo, pelo menos na província do Rio de Janeiro, a Marinha do Império já contava com essa tecnologia. A Correio Brasileiro aparece no Mapa dos Navios Desarmados e Transportes Empregados, a partir de 1832<sup>28</sup>, indicada para alienação<sup>29</sup>. Nem a venda, nem o arrendamento dela concretizaram-se, conforme o relatório do mesmo ano, e as despesas com ela continuaram, “as quais, parece-me, não são sem utilidade, vistos os serviços, que pode no nosso Porto prestar uma máquina daquela natureza”.<sup>30</sup>

A barca Correio Brasileiro continuou, nos anos seguintes, como propriedade da Marinha do Império, o que indica uma certa resistência dos negociantes fluminenses em investir em uma nova tecnologia que ainda não dispunha de profissionais habilitados no seu manuseio, como construção e manutenção. Ou na condução das embarcações, com a formação de uma tripulação capaz de dar conta da rotina de navegação fluvial e costeira. Ainda nas décadas de 1830 e 1840, pelo menos as máquinas – quando não toda a embarcação – deveriam ser importadas da Inglaterra, inclusive os mestres e os seus marinheiros.

Um obstáculo tão ou mais importante quanto o descrito acima deve ter sido o valor de aquisição das barcas a vapor. Segundo o autor do artigo do jornal *O Auxiliador da Indústria Nacional*, citado acima, “um barco de vapor, capaz de carregar e trazer de Campos para quem se encaixa, custa, e talvez menos, dezesseis contos de réis. Uma Sumaca do mesmo porte, pronta custará seis dos mesmos contos”.<sup>31</sup> Em 1838, na avaliação dos mestres e contramestres do Arsenal, a barca a vapor *Urania*, recém-adquirida do negociante João Comenáz, tinha o valor de catorze contos de réis, salientando que esse valor era referente somente ao seu casco. Dessarte, investir em um barco a vapor demandava um afluxo de capital que ainda podia despertar receio entre negociantes e comerciantes. A expansão da produção cafeeira e da população da Corte a partir da segunda metade do século XIX aumentou a disposição para o investimento nessa tecnologia.

Marcos Sampaio<sup>32</sup> identifica dois fatores significativos no rápido aperfeiçoamento da navegação a vapor: o uso da hélice e do ferro no lugar da madeira dos cascos. As hélices substituíram o sistema de roda, que ficavam nas laterais das embarcações e impediam um desenvolvimento mais rápido da velocidade. No caso dos navios militares, o sistema de rodas ainda funcionava como um alvo certo em situações de combate, como pode ser observado na FIGURA 1. No contrato de compra da *Urania*, o material especificado para a construção da embarcação “deve ser de Carvalho e Pinho inglês, ou *teca* africana, e os engenhos dos de melhor qualidade, e mais modernos que houver” [Grifo nosso].<sup>33</sup>

Em 1842, Antônio Joaquim do Couto, Inspetor do Arsenal de Marinha, apresentou ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha o plano para a construção de uma barca a vapor, elaborado pelo primeiro construtor do Arsenal, William Patrick, engajado na Marinha quando da importação da barca contratada em 1840. Nesse plano, a barca deveria ser toda construída de peroba-de-campos, desde a sua estrutura, até as mais diferentes partes que a compunham, que também exigiriam outros diferentes tipos de madeira<sup>34</sup>.

**FIGURA 1**  
**Barca a vapor**

Acervo: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin – PRCEU/USP.<sup>35</sup>



A substituição do material dos cascos atendeu tanto às novas exigências de peso e tamanho das máquinas, que tinham mais força e mais potência, quanto às distâncias dos deslocamentos que aumentavam a cada dia, bem como a maior quantidade de pessoas e mercadorias que passaram a ser transportadas nos barcos a vapor. Sampaio destaca que a mudança foi lenta, mas essencial para o pleno desenvolvimento desse tipo de navegação.<sup>36</sup>

Segundo Carlos Lessa, “a máquina a vapor, pela navegação, regulariza as ligações externas via tráfego marítimo; tem implicações imediatas sobre o giro comercial, que é encurtado e reduz, de forma notável, os fretes marítimos”.<sup>37</sup> Para Lessa, é patente o impacto do

vapor sobre o preço dos fretes, barateando-os, assim como os preços dos alimentos, aumentando o fluxo do abastecimento da cidade.

É inegável que o aumento da velocidade e da capacidade de transporte das embarcações a vapor era o grande atrativo desse tipo de embarcação, que possibilitou o aumento da oferta de produtos na cidade e foi crucial para o escoamento da produção cafeeira no momento do seu auge. Porém, esse processo é mais evidente na segunda metade do Oitocentos. A introdução dessa nova tecnologia favoreceu o comércio interprovincial, possibilitando um aumento de cerca de “sete mil contos em 1854-1855 para mais de quarenta mil contos no começo da década de 1870”, conforme relatou Marcondes<sup>38</sup>, que analisou o comércio de cabotagem no mercado brasileiro do século XIX.

Contudo, o que demonstramos nesta pesquisa é que a entrada do vapor não significou o desaparecimento ou a troca imediata dos transportes tradicionais, aqui entendidos como embarcações a remo e à vela e nem a aceitação unânime pela população ou pelos trabalhadores. Ao contrário do que nos faz acreditar Lessa, o preço do frete não foi imediatamente reduzido nesse primeiro momento. De acordo com Sampaio, as embarcações com esta tecnologia ainda requeriam um volume maior de investimentos na sua construção, por serem maiores e mais sofisticadas tecnologicamente, exigindo uma inversão de capitais muito maior e uma manutenção mais complexa.<sup>39</sup>

Diante do exposto até agora, percebe-se que, a despeito da curiosidade e interesse dos negociantes e comerciantes da cidade do Rio de Janeiro e de parte considerável da população, o vapor não se disseminou automaticamente na navegação da região. O alto aporte de capital necessário para a aquisição, para o uso e para a manutenção da nova tecnologia afastou, a princípio, a iniciativa individual. Um indicativo pode ser o número de companhias de navegação criadas no período sob o regime de concessões com privilégios de longo prazo e subsídios do governo imperial. A questão da mão de obra especializada também contribuiu determinadamente para uma adoção mais lenta do vapor.

## 2.2. O vapor na história dos transportes cariocas

A introdução do vapor no sistema de navegação interna na cidade do Rio de Janeiro tem sido analisada sob a perspectiva da reorganização do espaço urbano carioca e a sua consequência para o reordenamento da cidade no que tange a segmentação e hierarquização dos espaços. Preocupados com essa questão, geógrafos, urbanistas e economistas analisaram a entrada da nova tecnologia sem levar em conta aspectos anteriores que determinaram as relações com os espaços analisados. O processo é dado como automático e o vapor é apresentado como o elemento responsável pelo dinamismo do desenvolvimento social e econômico do Rio de Janeiro e das regiões adjacentes.

Preocupado com o reordenamento urbano da cidade, Maurício de A. Abreu atribuiu à constituição de linhas de vapor entre Botafogo e Catete e o Saco do Alferes e a Quinta da Boa Vista a ocupação desses bairros. Ainda assim, este autor reserva pouco espaço à importância do transporte marítimo nas transformações da cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Esta relevância é destinada à cidade de Niterói que, apesar de ter sido capital da Província e guardar para si fatos importantes da história fluminense, seu desenvolvimento econômico é justificado pela inauguração da linha a vapor entre ela e o Rio de Janeiro.<sup>40</sup>

Semelhante opinião tem Carlos Lessa. O vapor foi responsável pelo aumento e diversificação do comércio atacadista e varejista no Rio de Janeiro, como também teria sido motor principal do desenvolvimento de Niterói, após a inauguração de suas linhas, em 1835. Para este autor, a ocupação aristocrática de bairros como Botafogo e São Cristóvão teria sido a razão da criação de linhas que ligavam essas regiões ao Cais Pharroux e não a continuação de um itinerário costumeiro operado através de embarcações de tipo tradicional.<sup>41</sup>

Seguindo em um argumento um pouco diferente destes citados, Maria Laís Pereira da Silva analisou os transportes coletivos e sua ação sobre o espaço urbano carioca investindo sua argumentação nas tensões e conflitos existentes nos processos de consolidação

destes transportes, tanto na esfera do setor privado junto ao Estado, quanto destes junto ao resto dos diferentes grupos sociais.<sup>42</sup> Diferentemente dos outros autores, mas ainda legando um pequeno papel ao transporte marítimo, Silva foi além das explicações estruturais e buscou uma ligação entre as três esferas da sociedade, o capital privado, o Estado e a população. A autora reservou o quarto capítulo de seu livro às estratégias da população no uso cotidiano dos transportes de massa.

Para Silva, o tema dos movimentos populares relacionados com os meios de transportes,

[...] representa o foco central da questão, embora este fato esteja muitas vezes encoberto e “esquecido” nos numerosos planos, projetos e discussões. Entretanto, a população do Rio de Janeiro tem disputado, de várias formas, o seu direito ao transporte e à cidade desde o final do século passado.<sup>43</sup>

Uma linha comum entre as obras citadas é a utilização dos memorialistas como fontes principais para as suas análises. Mais especificamente, as obras de Francisco Agenor Noronha Santos, principal autor referente à memória da transformação dos transportes fluminenses e que fez um levantamento até hoje essencial para tais estudos. No volume II da obra Meios de Transporte no Rio de Janeiro, o autor remonta as ligações entre diversos pontos da baía através de faluas, botes e canoas e dá destaque, fundamentalmente, ao transporte a vapor e ao seu papel como indutor do desenvolvimento da região fluminense. O autor se apoiou na documentação do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, trazendo informações até então inéditas para o entendimento da navegação interna na baía. Entretanto, é forçoso destacar que Noronha Santos também se sustentou nos relatos de viajantes como fontes e como forma de entender a organização dos transportes e do perfil dos marítimos.

A introdução do transporte a vapor não significou a eliminação das outras formas de transporte marítimo na baía e nem uma adesão unânime por parte de toda a população, principalmente na

primeira metade do século XIX. Para a argumentação que estamos desenvolvendo, achamos necessário reafirmar o fato da continuidade dos transportes de faluas, saveiros e etc., representar a interferência da população na organização do transporte e não uma simples tomada de decisão do Estado, juntamente com o capital.

Noronha Santos afirma, sobre o transporte de cargas através de barcos a vapor para Niterói, que a ausência de um controle mais efetivo sobre as tarifas, que ficavam a cargo do cobrador, “concorreu para afugentar o comércio daquele meio de transporte, sendo preferido o serviço das faluas por quase todos os negociantes que despachavam cargas para Niterói”.<sup>44</sup>

Para o transporte de passageiros, este autor credita ao poder aquisitivo dos usuários a continuidade na utilização das faluas. Ao se referir à Ilha do Governador, Noronha Santos assim a descreve:

Posto que extenso o seu território, cercado por lindas praias de águas piscosas, insignificante era o movimento comercial na grande ilha. Sua escassa população, quase toda pobre, constituída, naquele tempo, por agricultores de cana de açúcar e pescadores, não contava com os recursos que proporcionaram o desenvolvimento de Paquetá.<sup>45</sup>

Ainda assim, fazia-se necessário modernizar o transporte da produção agrícola brasileira. Como demonstramos, a produção cafeeira vinha aumentando gradativamente, assim como a produção de outros produtos. Dessa maneira, mesmo que no início os custos de construção e manutenção de um barco a vapor fossem mais elevados do que de um barco à vela, o vapor conquistou espaço não só por reduzir o tempo de viagem, mas, principalmente, por suportar um volume muito maior de carga e, ao mesmo tempo, reduzir, consideravelmente, o risco de perdas.<sup>46</sup>

No entanto, essa conquista ocorreu em um período posterior ao aqui apresentado. Na segunda metade do XIX, os vapores já apareciam na maioria dos relatórios do Presidente de Província do Rio de Janeiro, assim como do Capitão do Porto. Inclusive, os rela-

tos de viajantes desse período dedicam mais espaço a essa tecnologia entre os transportes marítimos.<sup>47</sup> No momento em que nos detemos, as embarcações miúdas ainda dominavam o litoral do Rio de Janeiro nas ligações entre os diversos ancoradouros. A seguir, analisaremos o perfil dos trabalhadores dessas embarcações e que tipo dessas circulavam majoritariamente pelas praias da Corte, bem como as características das freguesias que englobavam os pontos de atracação mais disputados.

### 2.3. **As embarcações miúdas, seus remadores e barqueiros**

Como vimos até aqui, o movimento portuário da cidade do Rio de Janeiro foi intenso e crescente durante a primeira metade do Oitocentos. Havia uma grande quantidade de embarcações circulando pelo litoral da cidade, das pequenas aos grandes navios de cabotagem e estrangeiros, que chamaram a atenção dos viajantes que passaram por aqui. As características naturais da baía favoreceram a presença e o uso do litoral como local de escoamento da produção agrícola regional e das outras províncias.

O controle sobre as cidades e seus cidadãos foi uma das principais preocupações da elite política e senhorial no Brasil imperial e na cidade do Rio de Janeiro essa questão foi agravada pelas suas características portuárias. A intensa circulação de trabalhadores, oriundos de diversas partes do mundo atlântico, e o fato de ser o centro do comércio ilegal de escravizados potencializaram as preocupações das autoridades responsáveis. Os fiscais das freguesias lidavam diretamente com a rotina do mundo do trabalho na cidade e estavam encarregados de fiscalizar a observação às posturas municipais.

Em 14 de janeiro de 1841, a Secretaria de Estado de Negócios do Império solicitou à Câmara Municipal que fosse feito o levantamento das embarcações que andavam a frete pelo Município Neutro. A tarefa foi entregue ao fiscal da freguesia de Santa Rita,

Bernardo Paes Sardinha que, além de propor uma maior eficácia no controle dos remadores e barqueiros atuantes no litoral, enviou as “cópias da matrícula, ou alistamento de todas as embarcações miúdas, e suas tripulações empregadas neste porto”.<sup>48</sup> Sardinha informou em seu relatório que o levantamento não era um retrato exato de todas as embarcações que andavam a frete pelos portos da Corte, como sugeriu no seu ofício em que indicava o fato de muitas embarcações, principalmente os botes de quitanda, andarem sem licença da Câmara e seus possuidores não terem local certo para serem encontrados. A reclamação de falta de licença ou numeração nas embarcações era uma queixa constante dos fiscais ao prestar contas com a Municipalidade e analisaremos essa questão no próximo capítulo. Ainda assim, as informações coligidas pelo fiscal retratam bastante bem as personagens que circulavam pelos ancoradouros da Corte.

O conjunto de documentos com as informações de Sardinha engloba um ofício e um mapa, produzidos pelo fiscal; o despacho do Vereador Getúlio Mendonça e o ofício da Câmara Municipal encaminhando a documentação à Secretaria de Estado de Negócios do Império, além do requerimento desta Secretaria. Optamos por separar as informações em duas tabelas: uma para o número de proprietários e as suas nacionalidades e outra, com as embarcações e suas tripulações. A TABELA 1 foi elaborada a partir das informações que conseguimos resgatar da tabela anexa ao ofício do fiscal [ANEXO I], resguardadas as ausências e o desgaste produzidos pelo tempo. Entre os proprietários, há sete diferentes nacionalidades: brasileiros, portugueses, franceses, ingleses, espanhóis, sardos e napolitanos.<sup>49</sup>

TABELA 1: Freguesias e Nacionalidades

	Candelária	São José	Engenho Velho	Santana	Santa Rita	TOTAL
<b>Brasileiros</b>	02	08	14	10	30	64
<b>Portugueses</b>	04	09	–	04	29	46
<b>Franceses</b>	–	01	–	–	–	01
<b>Ingleses</b>	–	01	–	–	–	01
<b>Espanhóis</b>	–	01	–	–	02	03
<b>Sardos</b>	–	–	–	–	03	03
<b>Napolitanos</b>	–	–	–	–	01	01
<b>TOTAL</b>	<b>06</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>65</b>	<b>119</b>

Fonte: Elaboração própria. Relatório do Fiscal da Freguesia de Santa Rita, 1841.<sup>50</sup>

O total de possuidores elencados soma 119, divididos em 53,78% de brasileiros, 38,66% de portugueses, 2,52% de sardos, 2,52% de espanhóis e 0,84% de franceses, ingleses e napolitanos, cada um. Olhando para as freguesias, a que guarda o maior número de possuidores e trabalhadores, com uma maior variedade de nacionalidades, é a freguesia de Santa Rita, com 54,62% deles, seguida da freguesia de São José, com 16,81%, Engenho Velho e Sant’Anna com 11,76% e Candelária com 5,04%.

Além disso, não encontramos registro do serviço de remadoras ou barqueiras, o que corrobora com a percepção, ligada à própria natureza do trabalho marítimo, de que ele era essencialmente masculino. Segundo Bezerra, o serviço de quitanda em botes era predominantemente masculino. Ao contrário, o serviço de quitanda pelas ruas da Corte era essencialmente feminino. Dessa forma, conclui-se que a distinção do gênero na atividade de quitanda se deu pela região e condição de atuação e não pelo tipo de serviço em si.<sup>51</sup>

TABELA 2: Embarcações e Tripulação

	Candelária	São José	Engenho Velho	Sant'Anna	Santa Rita	TOTAL
Saveiro	42	–	–	–	–	42
Tripulação	–	–	–	–	–	
Barco	–	–	–	–	05	05
Tripulação	–	–	–	–	15	15
Falua	–	15	–	–	02	17
Tripulação	–	75	–	–	10	85
Bote	07	66	14	36	41	164
Tripulação	14	132	28	72	82	328
Canoa	–	–	–	05	82	87
Tripulação	–	–	–	05	82	87

Fonte: Elaboração própria. Relatório do Fiscal da Freguesia de Santa Rita, 1841.<sup>52</sup>

A TABELA 2 foi elaborada a partir do resumo feito pelo Vereador Getúlio dando parecer favorável às propostas sugeridas por Sardinha em seu ofício. As informações das nacionalidades dos possuidores estão equivalentes. A diferença se refere ao número de embarcações que, no mapa, pelo desgaste do tempo não foi possível fazer o levantamento de todas.

Somando todas as embarcações, têm-se 42 saveiros, 05 barcos, 17 faluas, 164 botes e 87 canoas, totalizando 315. A freguesia de Santa Rita guardava o maior número de embarcações, com 41,27% delas. Em seguida temos a freguesia de São José, com 25,71%, Candelária com 15,56%, Santana com 13,02% e a freguesia do Engenho Velho com 4,44% de embarcações registradas. Nas observações da tabela, Sardinha informou, dentre outras coisas, o número de trabalhadores necessários para as operações nas embarcações, com exceção dos saveiros. Os botes necessitavam de dois remadores, as canoas somente um, as faluas cinco remadores e os barcos, de três.<sup>53</sup>

O total de remadores para essas embarcações soma 550 trabalhadores, sendo 75,45% deles remadores de botes e canoas. A tabela diz respeito ao endereço dos seus proprietários e não à área de atuação dessas embarcações.

Diante das fontes compulsadas, não há como rastrear o local exato de atuação delas, uma vez que não há nenhuma disposição legal – municipal ou imperial – que determinasse o registro da área de atuação ou a restringisse, com exceção dos navios estrangeiros e de cabotagem, dispostos no Regulamento da Alfândega, como veremos no próximo capítulo. Nas licenças encontradas durante a pesquisa no AGCRJ, os pedidos solicitados dizem respeito à atividade de andar a frete pela baía ou pelos portos da cidade, sem distinção de ancoradouro ou porto mais distante.<sup>54</sup> Como Antônio Afonso, morador da Rua do Cotovelo, que em 21 de julho de 1841, gostaria de “trazer um bote a frete”.<sup>55</sup> Ou João Baptista Sasso, morador de Niterói, que solicitou à Câmara, também em 1841, autorização para andar com seus dois botes pelos portos da baía do Rio de Janeiro.<sup>56</sup>

Destacamos o fato de que a maioria das embarcações em serviço pelos pontos de atracação da Corte e que estavam com a sua situação regularizada junto à Câmara era de tamanho menor, que demandava menos braços na sua condução; logo, menos investimentos. As embarcações miúdas como as canoas e os botes, que necessitavam de um ou dois remadores totalizavam 79,68% das embarcações em serviço pelolitoral do Rio de Janeiro.

As faluas foram as embarcações que mais chamaram a atenção dos viajantes e as que foram perpetuadas como transporte de passageiros e mercadorias na Baía de Guanabara nas obras dos memorialistas. Tinham a proa e a popa mais estreitas e podiam ter dois a três mastros latinos, com velas triangulares e um pequeno toldo.<sup>57</sup> Como mostramos anteriormente, os relatos de viajantes que selecionamos registraram essas embarcações como onipresentes, como pode ser observado na FIGURAS 2 e 3. Pelas reservas que temos de ter com esses relatos, como também já salientamos, a ausência de descrição de outros tipos de embarcações em tais documentos é sintomática da falta de espaço na historiografia dado a esse tipo de transporte e ao traba-

lho responsável pela sua execução, a despeito da presença de quase oitenta por cento de botes e canoas no litoral da cidade.

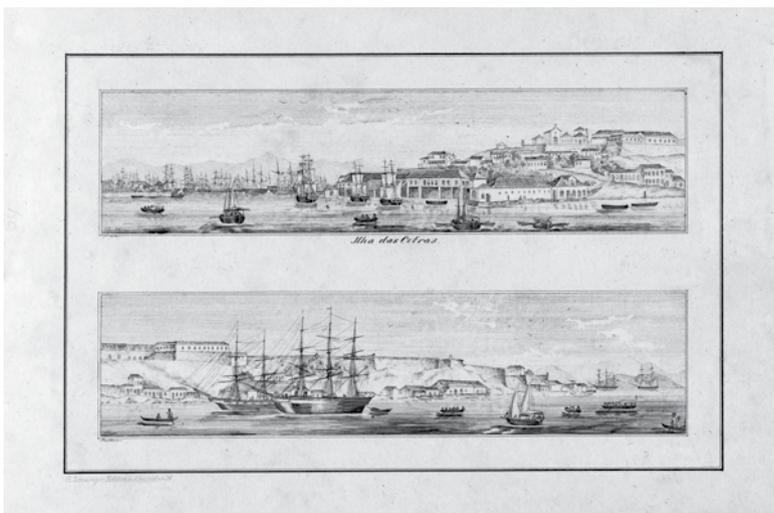
Os botes eram muito utilizados no transporte de passageiros entre o cais e os navios fundeados próximo aos pontos de embarque e desembarque, e também no serviço de carga e descarga de mercadorias. Era como um pequeno escaler movido a remos com, aproximadamente, três metros de comprimento [FIGURA 4].<sup>58</sup> Como veremos a seguir, os botes, como as canoas, eram embarcações mais baratas e eram utilizados por uma população mais pobre, na sua maioria de brasileiros e portugueses.

Os saveiros eram um tipo de embarcação muito utilizado no serviço de carga e descarga e nos transportes de mercadorias oriundas do Recôncavo da Guanabara e muito tradicional em Portugal; configurava-se como um barco de porte médio e tinha como característica principal o fundo chato e a proa mais elevada que a popa.<sup>59</sup> Assim como também analisaremos a seguir, os saveiros eram embarcações mais caras, que eram exploradas comercialmente por comerciantes residentes nas áreas mais nobres da região central da Corte.

Algumas outras embarcações também eram bastante utilizadas na navegação do litoral, ainda que não tenham surgido no levantamento do fiscal da freguesia de Santa Rita. A barca, que consta de alguns documentos oficiais da Câmara Municipal, era um navio a vela, de três mastros, que era utilizada para o transporte de passageiros e mercadorias.<sup>60</sup> Não encontramos na documentação compulsada especificações mais claras quanto a esse tipo de embarcação, a despeito dela surgir em alguns pedidos de licença. O patacho e a escuna, que também navegavam pelo litoral, eram utilizadas principalmente por particulares e eram veleiros de dois mastros e tipos diferentes de vela, sendo o primeiro com “tudo mastaréu e vergas no de diante, no de ré, panolatino”.<sup>61</sup>

**FIGURA 2**  
Praia dos Mineiros

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.<sup>62</sup>



**FIGURA 3**  
Ponto do Calabouço – 1821

Acervo: Biblioteca Digital do Senado Federal.<sup>63</sup>



**FIGURA 4**  
**Cemitério Inglês na Gamboa**

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.<sup>64</sup>



Com relação à ocupação das freguesias, a da Candelária concentrava os principais logradouros públicos que diziam respeito ao transporte marítimo, como o Arsenal de Marinha e a Alfândega, além do Paço e da Sé, como “era também uma região comercial por definição, açambarcando o grosso comércio importador e exportador, sendo igualmente local preferido para residência dos negociantes”.<sup>65</sup> Era também a que continha o maior número de homens livres, juntamente com um grande número de pessoas com maior poder aquisitivo, sendo um indicativo ter nessa freguesia um número de escravos maior que o de “livres”.<sup>66</sup>

Nessa freguesia, um dos possuidores registrados pelo fiscal como morador da Praia dos Mineiros n° 7 era Bernardo Joaquim de Faria, português, que possuía os 15 dos 42 saveiros de descarga que constam na TABELA 2. Não encontramos referência a Bernardo Joaquim de Faria na relação de negociantes nacionais e estrangeiros do *Almack Laemmert* de 1844 e de 1845, mas essa personagem morava em uma região que congregava grande número de negociantes e casas

comerciais. Como pudemos verificar, a Praia dos Mineiros, e o cais que ali existia, era um dos mais concorridos, para onde afluíam passageiros e mercadorias destinados aos diversos pontos da cidade. E, como veremos no próximo capítulo, Bernardo e seus colegas agiam desde muito tempo no serviço marítimo, disputando os ancoradouros da cidade de maneira muito clara.

Na freguesia de São José, a praia de D. Manoel era um tradicional ponto de embarque e desembarque de faluas que dali saíam em direção a diversos ancoradouros, mas atuavam, principalmente, entre a Corte e Niterói. No próximo capítulo, analisaremos as súplicas dos Falueiros de D. Manoel e verificaremos a sua presença naquela região desde um longo período. Em nossa pesquisa, encontramos registros desde 1828 de atritos entre remadores de faluas e o público que fazia uso delas para as viagens até Niterói.<sup>67</sup> É importante ter em mente que a freguesia de São José era uma região de casas comerciais, oficinas de artesanato e manufaturas<sup>68</sup>, densamente ocupada, além de ser uma área de atuação que também se dividia entre “portugueses recém-chegados e libertos e escravos, na maioria africanos”.<sup>69</sup>

Na freguesia de Santa Rita estavam a maioria dos trabalhadores, dos possuidores e, logo, das embarcações. Lá, estavam divididos, quase igualmente, brasileiros (25,21%) e portugueses (24,37%), além de ter uma maior diversidade de nacionalidades, junto com a freguesia de São José. Como também analisaremos no capítulo a seguir, nessa freguesia encontramos os casos mais destacados nas disputas por espaços de trabalho nas reivindicações junto às autoridades municipais e imperiais. Essas informações podem ser explicadas por ser essa a região dos trapiches e dos estaleiros, além do mercado do Valongo.<sup>70</sup>

Muitos dos botes e canoas podiam ser de carga e descarga e faziam o transporte das mercadorias dos navios estrangeiros e de cabotagem que chegavam ao litoral da Corte para os diversos pontos de atracação e para os trapiches particulares e de alfândega destinados ao armazém de mercadorias. Nessa freguesia estavam a Ilha das Cobras, Enxadas e Praia da Saúde, locais que tinham grande reserva de remadores de embarcações miúdas. Uma característica simbólica da freguesia de Santa Rita era, além da presença do mercado de esca-

vizados, ser a região destinada ao desembarque clandestino de imigrantes portugueses que ali eram empregados como mão de obra de comerciantes até quitarem suas dívidas com viagem e hospedagem, daí uma quantidade tão expressiva de portugueses entre possuidores de embarcações.<sup>71</sup>

Nas freguesias de Santana e do Engenho Velho estavam a maior parte das embarcações pequenas, assim como a preponderância da presença de brasileiros em relação aos portugueses. De acordo com Luiz Carlos Soares, a partir do censo de 1849, essas freguesias tinham o maior número de escravizados, libertos e de brasileiros.<sup>72</sup> Para Gladys Sabina Ribeiro, na primeira metade do século XIX, essas regiões não eram muito procuradas pelos lusitanos, que prefeririam residir nas regiões centrais, próximos dos patrícios que lhe empregavam. Santana e Engenho Velho não eram freguesias próprias para quem tinha o objetivo de enriquecer.<sup>73</sup> Essas freguesias eram regiões que tinham como perfil uma população mais empobrecida, que morava longe da região central e, portanto, de trabalhadores expostos a condições de vida precárias, que lutavam diariamente por sobrevivência e disputavam cotidianamente pelos postos de trabalho.

Ser remador, em um cenário como esse, significava ter a necessidade de conseguir trabalho relativamente rápido, sem despende uma grande quantia de dinheiro, se pensarmos na presença de africanos livres, escravos de ganho, imigrantes legais e clandestinos recém-chegados, que precisavam trabalhar e amearhar seus pecúlios. Uma grande quantidade de trabalhadores pobres imbricava-se em todas essas freguesias e circulavam pelo litoral submetendo-se a compulsões econômicas e não-econômicas.

O valor de comercialização das embarcações é difícil de precisar, mas mesmo assim é possível considerar determinadas informações e inferir algumas conclusões. O imposto pago por um bote ou canoa a frete era o mais baixo na tabela da Câmara, disponível desde 1834, quando passou a arrecadar os impostos que antes eram recolhidos pela Polícia, conforme ANEXO II. Na tabela, canoas e catraias à frete deveriam pagar \$800 réis, enquanto lanchas a frete e barcos de descarga, pagariam 6\$400 réis. Faluas e escaleres deviam à Municipalidade

2\$400 réis.<sup>74</sup> Os botes não constam da tabela, mas nas licenças encontradas, elas eram concedidas pelo pagamento do valor de \$800 de imposto, mais o alvará, no valor de 1\$000 réis. Quando a licença era renovada fora do prazo previsto, acrescentava-se na conta mais mil réis.

Em officio enviado à Câmara Municipal, um fiscal, cuja assinatura está ilegível, pede informação sobre como proceder com dois botes que ele havia apreendido por andarem sem licença. Registre-se que o fiscal fez questão de deixar claro que os remadores fugiram ao avistá-lo, abandonando os botes na praia. Sua dúvida era em relação ao processo de arrematação, pois não sabia se aguardava ou se os mandava à leilão, como previam as posturas municipais. Para o fiscal, e essa é a informação que nos interessa, não haveria reclamação das embarcações, “visto o nenhum valor dos botes, pois que um deles poderá obter em praça 2\$000 réis e outro 4\$000 ou 6\$000 réis”. O fiscal poderia estar subvalorizando os botes, uma vez que ainda não é possível adivinhar quais eram as suas intenções. Partindo do princípio que ele buscava cumprir o que estava disposto no Código de Posturas, um bote poderia variar, minimamente, entre dois e seis mil réis, incluindo nessa conta os impostos devidos para o tipo de serviço a que se destinava.<sup>75</sup>

Deve-se ainda acrescentar ao valor da embarcação, o valor dos escravos que a historiografia vem afirmando que deveriam trabalhar nessas embarcações. Segundo Luiz Carlos Soares, o preço de um escravo de 11 a 40 anos poderia variar entre 160\$000 réis a 560\$000 réis no ano de 1835. Em 1845, esse valor poderia chegar a um conto de réis.<sup>76</sup> Portanto, o investimento inicial de uma empreitada nas águas da Guanabara não era de pouco vulto, caso o empreendedor desejasse adquirir barcos e escravos. Para uma região que concentrava uma grande quantidade de escravizados e ditos livres, negros ou brancos, além de muitos libertos, despender quantias elevadas com aquisição de embarcações e de escravos para executar o trabalho poderia ser proibitivo, principalmente para trabalhadores que poderiam ter gasto suas reservas com alforrias ou viagens dispendiosas. Por isso, acreditamos que a maioria dos possuidores que aparecem no mapa com um bote e ou uma canoa eram os próprios condutores das embar-

cações ou então as dividia com remadores escravizados ao ganho ou alugados, além de empregarem trabalhadores ditos livres.

O serviço realizado por possuidores e trabalhadores, a partir do que observamos até aqui, foi, na sua maioria, de uma população empobrecida que atuava numa linha tênue entre legalidade e ilegalidade.<sup>77</sup> A disputa pelos postos de trabalho na cidade ao longo do Oitocentos foi marcada pelo entrelaçamento de trabalhadores escravizados e ditos livres de diferentes origens. Brancos e negros, africanos ou crioulos, atuavam no setor de serviços tentando amealhar seus pecúlios dentro ou fora dos dispositivos legais. O trabalho marítimo entre os diversos pontos de atracação do litoral da Corte foi o cenário ideal para trabalhadores que precisavam conseguir uma renda rápida, sem custos muito elevados, que já possuíssem os conhecimentos específicos sobre a prática de um ofício e, principalmente, que pudessem fugir de maneira rápida do controle e fiscalização da Municipalidade, do Arsenal de Marinha ou do chefe de Polícia.

As informações que levantamos para os remadores e barqueiros do litoral da Corte coadunam-se com aquelas disponíveis para o resto da Província do Rio de Janeiro. Investigando o mundo da escravidão no Recôncavo da Guanabara, seu “mosaico étnico” e sua importância no tráfico negreiro e nas relações com outros portos atlânticos africanos, Nielson Rosa Bezerra mostrou alguns números sobre as tripulações de embarcações que operavam na Baía de Guanabara durante o período de 1829 a 1832 que são importantes para o nosso argumento. Utilizando o Códice 413 – Polícia da Corte, disponível no Arquivo Nacional, o autor fez o levantamento dos arrais (capitães das embarcações) e das embarcações matriculadas no Arsenal de Marinha com autorização para andar pelas águas da Guanabara.<sup>78</sup>

O código em questão foi utilizado nas duas principais obras que retrataram o trabalho marítimo na Corte, *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*, de Mary Karasch, e *O “Povo da Cam” na Capital do Brasil: A Escravidão Urbana no Rio de Janeiro do século XIX*, de Luiz Carlos Soares.<sup>79</sup> Esses autores, incluindo Bezerra, estavam preocupados em mostrar a escravidão na capital do Império e no Recôncavo e

dele retiraram as informações que precisavam, cotejando-o com as outras fontes que dispunham. O aumento do tráfico negreiro e o consequente aumento da presença do elemento servil na sociedade brasileira foram cruciais para balizar as relações sociais naquela sociedade. Entretanto, a presença de trabalhadores estrangeiros, não africanos, principalmente portugueses, também foi destacada no cenário oitocentista da cidade do Rio de Janeiro. O que os remadores e os barqueiros nos mostram é que essa relação se estendeu às bordas do litoral da Corte e eles deram à palheta de cor dos trabalhadores marítimos uma variedade mais diversa do que temos estudado.

Segundo Luiz Carlos Soares, os escravos empregados no transporte marítimo tinham três tipos de especializações: os remadores, os barqueiros e os pescadores e eram, normalmente, escravos de ganho. Com o transporte a vapor, surgiram os “marinheiros ou pilotos dos diversos vapores que conduziam carga e passageiros”. Remadores e barqueiros eram escravos de ganho que trabalhavam nas embarcações dos seus possuidores, mas podiam se empregar em outras, de outros proprietários.

Alguns poucos escravos possuíam as suas próprias embarcações (pequenos barcos e canoas) e puderam desenvolver suas atividades com mais autonomia, porém, eram obrigados a repartir com os seus senhores do dinheiro que arrecadavam diária ou semanalmente.<sup>80</sup>

Analisando o código 413, Soares reconhece que alguns arrais não eram escravizados e afirma que muitos proprietários eram capitães das suas embarcações, mas que utilizavam seus escravos como remadores ou alugavam outros para executarem o serviço. Para o autor, após 1850, o perfil dos remadores e marinheiros dos vapores muda e entram em cena os trabalhadores ditos livres, como teria ocorrido em outras atividades urbanas.<sup>81</sup> Segundo Mary Karasch, os arrais das embarcações (na sua maioria, faluas) eram senhores portugueses, enquanto nas embarcações menores o cargo podia ser exercido por escravo, de sua propriedade ou alugado. Analisando os remadores e barqueiros através da lente dos relatos dos viajantes, esses

autores consolidaram a centralidade – e quase exclusividade – do escravizado no setor marítimo.

Enquanto barqueiros, timoneiros, pescadores, canoeiros e marinheiros, ou apenas como as 'máquinas' que impulsionavam as falúas, os escravos eram vitais para o comércio que se fazia por mar entre as cidades costeiras e em torno da baía de Guanabara, em especial até a Praia Grande e ao longo da grande baía até Porto das Estrelas, de onde partiam tropas de mulas para Minas Gerais.<sup>82</sup>

A pesquisa de Nielson Bezerra avança no sentido de identificar as várias etnias e nacionalidades presentes no livro de matrículas do Códice 413. Além delas, o autor fez o levantamento das embarcações matriculadas para navegarem pelas águas da Guanabara. O documento possui o registro de 747 embarcações no Arsenal de Marinha para o período de 1829-1832, conforme se vê da tabela abaixo:

TABELA 3: Embarcações a frete na Baía de Guanabara

EMBARCAÇÕES	QUANTIDADE
Escaler de frete	04
Escaler particular	01
Catraia de frete	75
Embarcação de frete	03
Bote de frete	75
Falua de frete	15
Barco de pescaria	11
Bote de quitanda	62
Bangula de pescaria	04
Catraia particular	02
Canoa de pescar	79
Lancha de pescar	09

Canoa particular	17
Lancha de frete	13
Canoa de ganho	01
Canoa de frete	168
Barco de descarga	17
Saveiro de descarga	09
Saveiro de frete	21
Bote particular	04
Barco particular	30
Barco de frete	111
Canoa de água	13
Prancha de pescar	01
Batelão particular	02
<b>TOTAL</b>	<b>747</b>

Fonte: BEZERRA, Nielson Rosa, 2010, pp. 118-119

Essas informações aliam-se às levantadas pelo fiscal da freguesia de Santa Rita para o litoral da Corte, onde predominavam no serviço marítimo na Baía de Guanabara as embarcações de tamanho menor, ou seja, que necessitavam de até dois remadores, como botes e canoas (419), equivalendo a 56,09% do total de embarcações matriculadas na repartição da Marinha. As canoas são maioria, com 37,22% das matrículas; os botes somam 18,88%. As faluas, tão destacadas nos relatos dos viajantes, somam 2% do total de embarcações registradas.<sup>83</sup> O número de botes e canoas pode ser maior, se levarmos em conta as reclamações dos fiscais das freguesias sobre os possuidores e remadores que sistematicamente escapavam da sua vigilância.

Com relação aos trabalhadores dessas embarcações, o autor preferiu separar as informações entre arrais e remadores. As embarcações que andavam sem arrais eram a maioria, totalizando 424, perfazendo 56,8% do total. Separando os arrais em três categorias, africanos, estrangeiros não africanos e nascidos no Brasil, identificou-se

uma divisão quase igualitária entre africanos e estrangeiros não africanos, sendo 119 dos primeiros [VER ANEXO III] e 117 dos segundos. Os nascidos no Brasil totalizavam 77 arrais. Com relação aos arrais estrangeiros não africanos, 87 deles eram de origem portuguesa. Junto com os portugueses, Bezerra também identificou uma série de outras nacionalidades como ingleses (1), espanhóis (2), austríacos (3), italianos (1) e turcos (2).<sup>84</sup>

TABELA 4: Estrangeiros não africanos e brasileiros

NACIONALIDADES	QUANTIDADE
Portugal	87
Brasileiros	77
Espanha	08
Áustria	03
Malta	03
Turquia	02
Itália	01
França	01
Inglaterra	01
Uruguai	01
<b>TOTAL</b>	<b>184</b>

Fonte: BEZERRA, Nielson Rosa, 2010, pp. 124-126

Diferente de Karasch ou Soares, e concordando com Bezerra, vamos dar destaque à variedade de nacionalidades e etnias presentes no serviço de frete, carga e descarga e transporte de passageiros na Baía de Guanabara. Contudo, chamamos a atenção para uma maior presença de portugueses entre as nacionalidades matriculadas, perfazendo 47,28% dos arrais das embarcações a frete pela baía. Entre os

remadores, excluindo os não identificados, essa posição se inverte, sendo 20,77% para os estrangeiros lusos e 25,38% para os brasileiros, somando os remadores identificados como crioulos, pardos e cariocas[TABELA 5].

TABELA 5: Procedência dos Remadores não africanos

	Rio de Janeiro	Praia Grande	Porto das Caixas	Iguaçu	Inhomirim
Áustria	–	05	–	–	–
América	02	–	–	–	–
Porto	27	02	–	–	02
Genarez	06	03	–	–	–
Espanha	02	–	–	–	–
Inglaterra	05	01	–	–	–
França	02	02	–	–	–
Itália	06	02	–	–	–
Caboclo	–	02	–	–	–
Mulato	–	–	–	–	–
Santarém	02	–	–	–	–
Pardo	03	06	–	–	–
Crioulo	25	18	03	05	–
Cabra	–	01	–	–	–
Malta	03	07	–	–	–
Gibraltar	02	–	–	–	–
Rio de Janeiro	05	02	–	–	–
Não identificados	40	–	–	–	–
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	<b>51</b>	<b>03</b>	<b>05</b>	<b>02</b>

Fonte: BEZERRA, Nielson Rosa, 2010, p. 130

Em um ambiente restrito como as embarcações ou mesmo a própria baía e, mais ainda, o que é nossa preocupação aqui, no litoral da Corte, a convivência diária entre tantos trabalhadores de origens tão diversas possibilita-nos lançar luz sobre as relações de trabalho na cidade do Rio de Janeiro do século XIX, mais precisamente na primeira metade. Negros, pardos, brancos disputavam os postos de trabalho nos ancoradouros da cidade em busca do seu lugar naquela sociedade, em um momento de clara transformação das práticas econômi-

cas, nas quais a coerção ao trabalho se dava de formas variadas e concomitante às existentes. De tal modo, que o entrelaçamento entre os escravizados e os ditos livres também assume uma outra perspectiva se olharmos a relação entre essas categorias nesse cenário. Como verificamos, a heterogeneidade de tons entre os remadores e barqueiros que atuavam naquele momento é mais diversa do que acreditávamos. E a diferença entre cativos e ditos livres também surge de maneira a repensarmos as relações de trabalho no cenário marítimo da Corte.

A exportação da produção do Recôncavo e das províncias adjacentes aumentava a cada ano, fazendo da navegação interna um ambiente propício para se auferir ganhos econômicos e sociais bastante interessantes. Os postos de trabalho abertos pelo viés de crescimento da economia brasileira naquele momento favoreceram a mistura de diferentes tipos de trabalhadores. Segundo o Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro do exercício de 1840-1841, o número de trabalhadores livres que estavam em atuação pelos principais portos da Província era maior que o de escravizados, conforme podemos verificar na tabela a seguir.

TABELA 6: Mapa das embarcações que no ano de 1839 fizeram a importação e exportação dos portos abaixo declarados da província do Rio de Janeiro

PORTOS	Nº de embarcações	Toneladas	Tripulação		
			Livres	Escravos	TOTAL
S. João da Barra	93	6.276	466	265	731
Angra dos Reis	24	962	92	62	154
Macaé e S. João	24	380	54	91	145
Cabo Frio	22	920	79	60	169
Itaguaí	22	1051	75	89	164
Mangaratiba	12	850	36	67	103
Paraty	06	371	25	23	48
<b>TOTAL</b>	<b>203</b>	<b>10.810</b>	<b>827</b>	<b>657</b>	<b>1.514</b>

Fonte: Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro, 1840.<sup>85</sup>

O porto de São João da Barra era o que concentrava o maior número de trabalhadores ditos livres. Diante da quantidade de toneladas comercializadas no seu porto, não é de se estranhar que tenha atraído uma grande quantidade de trabalhadores. Ora, o porto mais movimentado era o mais atrativo. Nesse porto, 63,74% dos trabalhadores eram “livres”. Do total de 1.514 trabalhadores, 45,38% deles eram escravizados contra 54,62% de ditos livres. Muitos desses trabalhadores poderiam ser escravos libertos ou negros e pardos “livres”. Outros tantos, estrangeiros. A avaliação qualitativa dos números dos portos elencados no relatório do Presidente de Província merece uma investigação mais aprofundada para se analisar a configuração populacional e a posse de escravos em cada cidade citada, o que foge do escopo desta pesquisa. No momento, nos basta o registro da superioridade de ditos livres frente ao número de escravizados em atuação nesses portos.

Como já pudemos observar, a maioria dos trabalhadores marítimos em atuação no litoral da Corte é de brasileiros e portugueses, retrato da sociedade brasileira da época. Grande parte deles vivia em freguesias que continham um grande contingente de libertos e imigrantes legais e ilegais em situação precária. A grande quantidade de embarcações circulando pelo litoral, conjugada à crônica falta de pessoal para a devida fiscalização de tais embarcações, possibilitou um ambiente favorável para a atuação de trabalhadores que precisavam amearhar algum pecúlio ou garantir sua sobrevivência com um investimento relativamente baixo e por conta própria.

O serviço de navegação pelas águas da Guanabara proporcionava um espaço no qual a disputa pelos postos de trabalho se dava menos pelo estatuto civil dos seus trabalhadores, se “livre” ou escravizado, mas por outras formas de coerção, econômicas, físicas ou outras. O trabalho marítimo possibilitava pautar o trabalho mais pelas condições físicas do trabalhador, pelo seu conhecimento da prática de navegação ou, mais importante, pela necessidade de vender sua força de trabalho a outrem, o que nos permite refletir a partir de novas perspectivas o processo de mercantilização da força de trabalho fluminense.

## 2.4. **Mercantilização da força de trabalho: liberdade e trabalho no Rio de Janeiro**

Assim como Paulo Cruz Terra comprovou que nem todos que carregavam eram negros<sup>86</sup>, Sidney Chalhoub demonstrou que nem todos que eram negros, eram cativos ao ilustrar como eles, sob suspeição de serem escravizados, mesmo quando alegavam serem livres, eram presos e levados a leilão.<sup>87</sup> Esse autor mostrou que durante a intensa escravização ilegal de africanos no período de 1830 a 1840, os intrincados e frouxos critérios nos processos de comprovação de propriedade escrava fragilizaram as condições de vida de centenas de trabalhadores. Explica ele que:

[...] as facilidades quanto à reivindicação de propriedade de escravos viabilizavam a escravização ilegal de africanos recém-chegados; ademais, ao fazer rotineiras as transgressões dos limites entre escravidão e liberdade, ao esmaecê-las, colocava em risco a liberdade dos negros livres e pobres em geral.<sup>88</sup>

O autor dá nome a essa doutrina, chamando-a de “queiroziana”, em referência ao chefe de Polícia da Corte, Eusébio de Queirós, que atuou de 1833 a 1844 e que sob seus auspícios disseminou-se a teoria de que o ônus da prova da liberdade cabia ao negro em um universo no qual o parecer escravo obedecia a critérios subjetivos de possuidores que tinham seus próprios interesses na escravização ilegal de ditos livres ou na reescravização de pessoas libertas.<sup>89</sup> A doutrina de Eusébio de Queirós ampliava, substancialmente, a abrangência da escravidão sobre diversas personagens que já não deveriam correr o risco da escravização ilegal, fazendo com que elas buscassem estratégias que as proporcionassem elaborar

[...] movimentos e práticas culturais que colocassem em perigo a liberdade limitada que lhe cabia [...] se as fronteiras incertas entre escravidão e liberdade oprimiam a liberdade possível aos livres, criavam oportunidades aos escravizados, que se moviam e escondiam em territórios sociais ambíguos, na Corte e alhures.<sup>90</sup>

Para Chalhoub, a fronteira que separa a escravidão da liberdade era demasiada incerta e era uma característica estrutural da sociedade brasileira oitocentista, que possibilitou a reprodução das relações de dependência pessoal que atingiam não só escravizados.<sup>91</sup>

Todavia, a intensidade do costume senhorial de escravizar ilegalmente constrangia decerto a experiência cotidiana de negros libertos e livres pobres naquela sociedade. As práticas de escravização ilegal produziam insegurança, tornavam precária a liberdade. A conexão entre esses dois aspectos é crucial, tanto no que tange à observação da lógica de atuação do poder público como quanto à descrição das estratégias de pretos e pardos, livres e escravos, para lidar com essa situação.<sup>92</sup>

A precariedade da liberdade e das condições de trabalho não atingiram somente os escravizados no Brasil oitocentista. O trabalhador “livre”, brasileiro ou estrangeiro, branco, pardo ou preto, teve sua experiência de vida e trabalho exposta às precarizações impostas pela expansão da lógica de mercado e pela mercantilização intensa da força de trabalho. De acordo com Henrique Espada Lima, já antes do século XIX havia surgido algo como a precariedade das condições de existência, diferente mesmo da experiência anterior de Antigo Regime. As relações de trabalho passaram a ser marcadas não só pelos salários baixos, mas também pela instabilidade dos empregos, bem como pela busca constante por serviços provisórios ou pela própria falta de postos de trabalho.<sup>93</sup>

Sob o signo da liberalização do trabalho no início do século XIX, as proteções tradicionais que impediam a total destruição das condições de vida dos trabalhadores desapareceram em nome do modelo de mercado desregulado, no qual a dinâmica das contratações faria emergir “uma ordenação racional do trabalho”. Contudo,

[...] o empregador pode esperar, pode contratar ‘livremente’, pois não está sob o domínio da necessidade. O trabalhador é determinado biologicamente a vender sua força de trabalho, pois está na urgência, tem necessidade imediata de seu salário para sobreviver.<sup>94</sup>

Lima defende que a introdução de um mercado de trabalho “livre” não foi homogênea nem inconteste em nenhum lugar do ocidente. Estabeleceu-se um cenário no qual lutas constantes e complexas foram colocadas no sentido de dar significado à liberdade pretendida nas relações de mercado na contratação de trabalhadores. As variadas formas de configuração das relações de trabalho traduziram-se em diferentes maneiras de coerção do trabalhador, dando complexidade às noções de “liberdade” de trabalho que essas personagens estavam sujeitas.<sup>95</sup> O conceito de trabalho livre coloca em debate questões econômicas e políticas sobre a organização da força de trabalho que se intersecciona com o tema da escravidão, uma vez que

[...] foi capaz de mobilizar, do mesmo modo, temas como o do direito ao trabalho, a dignidade do trabalho e o acesso aos direitos políticos que a “liberdade” implicava ou poderia implicar. Em torno do seu significado poderia construir-se, de resto, tanto o argumento político dos trabalhadores por acesso à cidadania, quanto o argumento dos empregadores contra a associação sindical.<sup>96</sup>

Como podemos verificar, nem só a experiência de liberdade de pretos e pardos foi fragilizada pela transformação das práticas econômicas, em um contexto de expansão e consolidação do capitalismo. Os imigrantes portugueses que aportaram na cidade durante o mesmo período sofreram constrangimentos nas suas experiências de liberdade de formas diversas dos escravizados, mas que nos informam que a qualidade daquela deve ser problematizada sob a luz da mudança das práticas econômicas que vinham ocorrendo nas bordas do Atlântico e que se espalhavam e consolidavam de maneira marcante nas sociedades escravistas da América. Além disso, como discutimos no primeiro capítulo, o contexto político do primeiro lustro da Regência favoreceu a importação de mão de obra estrangeira não africana.

O imigrante português pobre, recém-chegado, deparava-se com uma sociedade dominada pelas práticas consolidadas com a escravidão. A própria viagem até as terras brasileiras, muitas vezes, era realizada em navios negreiros. Segundo Alencastro,

[...] geralmente ladeados por cativos no labor dos campos, os engajados coabitam com escravos nas senzalas e são por vezes controlados por escravos-feitores. Na cidade, e especialmente nas fábricas de charuto, onde imigrantes menores de idade são correntemente empregados, as condições de trabalho são duras.<sup>97</sup>

Os números referentes às entradas e à presença de imigrantes lusos na Corte são de difícil levantamento. De acordo com Ribeiro, cotejando uma série de documentos sobre entrada de estrangeiros, assim como o censo de 1834, aliados à bibliografia sobre imigração e emigração portuguesa, os contextos políticos que pautaram o controle sobre a entrada dos portugueses influenciaram diretamente a investigação do quantitativo de imigrantes. Com relação ao censo de 1834, afirma a autora que, desde 1831, o número de apresentação de passaportes aumentou consideravelmente, porém não significou a diminuição das entradas ilegais, uma vez que era feita “tradicionalmente fora do porto, momentos antes da arribada”. Deste modo, afirma que dos 3.701 portugueses que constam do censo de 1834, deve-se acrescentar, pelo menos, a percentagem de 30% de clandestinos, perfazendo, assim, aproximadamente cinco mil portugueses para 5.908 africanos e 8.599 pardos, somando 14.507 trabalhadores de corditos livres.<sup>98</sup>

Os imigrantes clandestinos vinham sob a proteção de comandantes e pilotos que arcavam com parte do custo da viagem. Eles eram cadastrados na tripulação dos navios depois de terem obtido créditos em Portugal. O restante da viagem era pago por contratadores brasileiros, a quem ficavam presos por dívida. Segundo Ribeiro, “muitos desses pobres indivíduos eram contratados por seus próprios patrícios, passando-lhes a dever dinheiro e certa obediência pela ‘proteção’ dispensada”.<sup>99</sup> As tentativas governamentais de censos e convocações para cadastramento ocorriam em momentos políticos delicados e desfavoráveis aos trabalhadores lusos clandestinos que viviam sob a sombra da expulsão.<sup>100</sup>

De acordo com a autora, o mercado de trabalho no Rio de Janeiro oitocentista foi pautado pelas disputas entre negros escravizados, libertos e ditos livres e portugueses imigrados legal ou ilegalmente.

Acreditamos ter existido no Rio de Janeiro uma espécie de segmentação do mercado, tornando-o também gradativamente hierarquizado. As disputas pelos melhores empregos transformaram-se em questões raciais e de classe. Muito possivelmente, os portugueses reservavam para si as melhores oportunidades, inclusive porque aparecem com algum verniz de alfabetização na documentação, marginalizando os libertos e os escravos, nesta ordem.<sup>101</sup>

Uma situação de ilegalidade reduzia brasileiros e portugueses; brancos, negros, pardos; “livres” ou escravizados, à uma situação de fragilidade social, econômica e política, formando um caldeirão heterogêneo, racial, étnico e nacional frente às novas configurações econômicas fomentadas pela expansão do capitalismo. Na cidade do Rio de Janeiro, as divisões surgiram na busca da transposição da situação ilegal para a legal, no qual as diversas categorias circunscritas disputaram intensamente os espaços públicos de trabalho e exercício da cidadania, a partir de um conjunto de leis que vinham limitando o cotidiano de uns e ampliando o de outros.<sup>102</sup>

A luta pela liberdade, e pela cidadania que dela emanava, foi expressão essencial na experiência de ditos livres e escravizados. Para estes, a escravidão já dava o tom da exploração da sua força de trabalho. Se liberto ou livre, o perigo da escravização ilegal foi constante e opressor. Para os imigrantes,

[...] sobretudo quando ‘engajados’, ela era limitada pela dureza do trabalho e pela submissão a patrões exploradores — que usavam argumentos paternalistas, de parentesco e a insegurança diante da vida em uma nova pátria, para marcarem suas posições e deixarem claro quem mandava e quem obedecia. Estes últimos, os ‘contratados’, equilibravam-se na tênue linha entre escravidão e a liberdade. Sobreviviam em espaços similares aos libertos e, em muito menos escala, aos dos escravos de ganho e dos cativos.<sup>103</sup>

O porto da Corte em nada deixava a desejar aos principais portos do Atlântico e sua posição era estratégica para as viagens ao

sul da América e para a África e a Ásia. O Rio de Janeiro integrava uma rede de cidades portuárias como Valparaíso, Callao e Cidade do Cabo, na qual era possível aos trabalhadores mudarem constantemente e de maneira permanente de navios e de destinos. Segundo Silvana Cassab Jeha, a deserção era uma prática comum na baía, fazia parte de uma cultura marítima mundial e o melhor lugar para fazê-la era nos grandes portos, que recebiam um enorme número de navios de diferentes bandeiras, proporcionando um atrativo para marinheiros descontentes de diversas nacionalidades e etnias.<sup>104</sup> Permanecer na cidade poderia significar a possibilidade de construção de uma nova vida, menos rígida, a partir da interação entre ditos livres e escravizados.

O controle sobre a força de trabalho disponível, “livre” ou escrava, deve ser pensado no contexto de transformação e inovação da exploração do trabalho nas sociedades atlânticas. Durante todo o século XIX, diferentes formas de exploração se sobrepuseram e conviveram de modo a tornar mais duras as maneiras como as elites políticas e econômicas desenvolveram para adaptar-se às mudanças de cenários e contextos. Ao mesmo tempo, os mais pobres desenvolveram estratégias com o objetivo de resistir a essas diversas formas de inovação das ferramentas de coerção, fossem econômicas, físicas, de contrato ou familiar.

Durante um longo período, as visões engessadas nos estudos sobre as classes trabalhadoras brasileiras polarizaram os estatutos de ditos livres e escravizados, construindo uma linha divisória muito clara entre essas duas categorias e analisando suas experiências pela ótica da transição entre escravidão e trabalho “livre”.<sup>105</sup> Entre outros assuntos, a historiografia pacificou o conceito de que o trabalhador “livre”, que veio vender a sua força de trabalho se igualava ao escravizado por não estar de posse dos meios de produção. Porém, se afastava daquele no sentido de ser proprietário da sua própria força de trabalho, diferença primordial em uma divisão clássica entre trabalho “livre” e escravizado.<sup>106</sup> Seguindo nesse raciocínio, mas ao mesmo tempo indicando uma virada no entendimento da exploração da força de trabalho frente às transformações capitalistas, José de Souza Martins propôs que “o capitalismo, na sua expansão, não só redefine antigas relações, subordinando-as

à reprodução do capital, mas também engendra relações não-capitalistas igual e contraditoriamente necessárias a essa reprodução”, chamando essas formas de exploração do trabalho compulsório de “produção capitalista de relações não-capitalistas de produção”.<sup>107</sup>

Como relações “não-capitalistas”, Martins está pensando nas formas de trabalho não-assalariadas ou compulsórias, expressas no regime de colonato introduzido nas fazendas de café do oeste paulista na segunda metade do século XIX. Se em um primeiro momento, a introdução de imigrantes foi patrocinada pelos senhores de terras, o que gerou sérios atritos entre as partes<sup>108</sup>, em um momento posterior, foi subvencionado pelo Estado. Mas a relação entre proprietários e imigrantes não diferiu muito. Os instrumentos de coerção do trabalhador são modificados conforme são alteradas as demandas capitalistas por novos produtos, por maior quantidade de mercadorias disponíveis e por aumento das margens de lucro.

Entretanto, como estamos mostrando, o trabalho do imigrante português vinha sendo explorado sistematicamente desde, pelo menos, o Primeiro Reinado. Escravizados, libertos e “livres” disputaram postos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do Oitocentos convergindo diferentes formas de exploração da sua força de trabalho. Olhando para os remadores e barqueiros, uma grande quantidade de homens de diferentes nacionalidades convivia sob condições de trabalho precárias pelos portos da cidade. Circulando em sua maioria em botes e canoas, que comportavam um ou dois remadores, esses trabalhadores se submetiam ao exercício do seu ofício sujeitando-se às coerções econômicas que lhe eram impostas dentro das suas categorias.

Um mesmo bote era dividido por brasileiros e portugueses ou estrangeiros de outras nacionalidades; por ditos livres e escravizados; e por escravizados e libertos. Escravos podiam ser arrais de embarcações e comandar homens livres e companheiros de condição. Bezerra ilustrou essa situação ao mostrar que o austríaco Lucas Nicolau possuía dois botes de quitanda e neles empregava patrícios seus como arrais e como remadores. Otávio Galiasi, também austríaco, era possuidor de dois botes de quitanda, sendo arrais em um deles, no

qual colocou em serviço como remadores um patrício seu, Thomas, e o escravo Antônio Cabinda.<sup>109</sup> Em um outro bote, tinha como remadores um austríaco e um marinheiro inglês. O reverendo estadunidense James Fletcher, no início da década de 1850, relatou que visitava os navios fundeados na baía para suas pregações em um barco “remado por um negro e um homem da ilha da Madeira”.<sup>110</sup>

Essas informações vão ao encontro da análise de Ribeiro no que se refere à hierarquização dos postos de trabalho disputados por negros e pardos livres ou libertos e imigrantes portugueses. De maneira geral, os portugueses ocuparam postos de comando ou executaram trabalhos que demandavam maior responsabilidade, sem obedecer uma rigidez muito definida, dentro da lógica de valorização do trabalho do homem branco e a elevação a conceitos negativos da imagem do negro enquanto trabalhador.<sup>111</sup>

O cenário apresentado acima nos induz a pensar na existência de espaços de trabalho nos quais tudo e todos estão à disposição em um mercado para compra e venda<sup>112</sup>. Principalmente, quando se pensa nas disputas diante do volume de embarcações que circulavam pelos portos da cidade ou pela quantidade e variedade de trabalhadores espalhados pelos pontos de atracação. Analisando esses espaços na cidade do Rio de Janeiro no século XIX, Marcelo Badaró Mattos afirma que é preciso ter cautela ao atribuir essa expressão às relações trabalhistas naquele momento. Segundo o autor, o peso da exploração da escravidão marcava, fundamentalmente, o estabelecimento de valores à força de trabalho dita livre. Os preços de aluguel dos escravos pautavam a fixação dos salários dos homens ditos livres. Assim sendo, Badaró afirma que “tratava-se, portanto, de um processo de proletarização incompleto enquanto vigorava a escravidão, ou pelo menos enquanto o contingente de escravos trabalhando na cidade foi suficiente para determinar os limites do assalariamento”.<sup>113</sup>

É importante reiterar que é inegável a força da escravidão. Contudo, defendemos que a convergência entre trabalho escravo e “livre”, assalariado, não-assalariado ou autônomo; o próprio processo de mercantilização da força de trabalho não deve ser pensando em perspectiva teleológica, mas analisado no âmbito da própria ex-

pansão mundial da economia de mercado. Segundo Dale Tomich, tal expansão demandou o aumento do volume e da variedade de mercadorias trocadas entre as regiões que se integravam economicamente, encorajando o desenvolvimento de novos pontos de produção e, principalmente, estimulando a “transformação do trabalho e dos processos de trabalho”.<sup>114</sup> Como afirma Ricardo Salles, o argumento central de Tomich reside na ideia de que “a escravidão moderna não foi a mesma entre os séculos XVI a XIX”. Uma série de transformações sociais, políticas e econômicas levaram a profundos rearranjos no mercado mundial, causando crescentes desequilíbrios nos preços internacionais de vários produtos industrializados e agrícolas. Assim, se esse conjunto de transformações “afetou determinadas áreas coloniais escravistas, implicando seu declínio, atuou sobre outras áreas escravistas quase que em sentido inverso”.<sup>115</sup>

Segundo Tomich, “a produção é um atributo e um elemento constitutivo da economia mundial como totalidade histórica social”, ou seja, fundamental para o pleno desenvolvimento das economias que se inserem no cenário capitalista e são transformadas pela sua expansão. Na economia mundial moderna “a produção e a troca de mercadorias unem múltiplas formas de trabalho e diversos grupos produtores e, ao mesmo tempo, estabelecem condições específicas de interdependência material e social entre eles”.<sup>116</sup>

É diante de questões como essas que a História Global e Transnacional do Trabalho tem proporcionado novas perguntas e pretendido trazer para reflexão novos conceitos que dizem respeito às relações de trabalho. No trabalho “livre”, por exemplo, há muitas formas de se prender o trabalhador ao local de trabalho, cerceando sua liberdade, como na servidão por contrato ou dívida, a mais difundida entre todas e muito utilizada na importação de imigrantes portugueses legais ou clandestinos e, ainda, nas plantações cafeeiras na segunda metade do século XIX, ou como na compulsão física ou nas “ligações sociais e econômicas entre empregador e empregado externas à relação imediata de emprego”.<sup>117</sup>

Nos últimos anos, os estudos sobre História Social do Trabalho vêm crescendo em importância. Este campo vem se destacando

fortemente pela ampliação dos marcos cronológicos, espaciais e temáticos, pautando-se pela ampliação das fronteiras nacionais na investigação do mundo do trabalho.<sup>118</sup> Portanto, destacar a diversidade nacional dos trabalhadores marítimos é fundamental para observar as ligações atlânticas e transnacionais desses indivíduos. A Baía de Guanabara foi o cenário no qual essas personagens encontraram-se e dividiram os mesmos espaços, dialogando e trocando experiências multinacionais, multiétnicas e multiculturais.

No que tange à História Transnacional do Trabalho, a presença de diferentes nacionalidades nos possibilita refletir sobre uma relativa diluição das fronteiras nacionais resultantes das demandas do mercado de trabalho mundial, das políticas de Estado, assim como da agência dos trabalhadores.

Como um termo, “transnacional” evita as implicações universalistas inerentes a “global” ou a “internacional”, e permite um foco em relações bi-Estado ou multi-Estado. Pode ser contrastado com a “nacionalização”, “localização” ou “regionalização”, onde regiões são definidas como unidades sub-estatais.<sup>119</sup>

Por essa perspectiva, busca-se pensar a História do Trabalho na convergência de processos históricos de diferentes regiões, ligadas pelas transformações das relações de trabalho em diversos Estados. De acordo com Hanagan, a circulação de trabalhadores é uma questão fundamental para pensarmos a História do Trabalho pela lente transnacional. Para ele, a migração de trabalhadores vai além da transferência de um lugar para outro. É preciso ter atenção aos contatos contínuos de migrantes e suas áreas originais, assim como o movimento interno dos fluxos migratórios.<sup>120</sup>

Segundo esse autor, a história da migração já demonstrou a importância das relações de parentesco e das redes de relação proporcionadas por elas na migração europeia e como os diversos migrantes adaptaram-se as necessidades das regiões urbanas que os receberam.

Diversas pesquisas recentes começaram a revelar que os migrantes europeus tinham laços de parentesco em vários locais das Américas, consideravam vários destinos e alguns transitaram entre várias nações. Mais importante, os migrantes mantiveram ligações significativas com a terra natal e se utilizaram dos acontecimentos atuais em ambos os lugares, tanto de origem quanto de destino, na elaboração de suas ações e identidades.<sup>121</sup>

Quanto à História Global do Trabalho, ela tem nos proporcionado fazer novas perguntas para as relações de trabalho no século XIX. Para o cenário em tela, a grande variedade de nacionalidades e etnias, de trabalhadores “livres”, libertos ou escravizados demonstra que, como afirmado por Marcel van der Linden, “existem amplas e complexas ‘áreas cinzentas’, repletas de graus intermediários entre trabalhadores assalariados ‘livres’, escravos, trabalhadores autônomos e lupemproletariados”.<sup>122</sup> O entrelaçamento de brasileiros, portugueses, turcos, africanos, crioulos, pardos, enfim, uma quase infinidade de distinções nacionais e étnicas nos faz crer que os remadores e barqueiros da cidade do Rio de Janeiro estavam inseridos em um sistema que já vinha mercantilizando a força de trabalho de diferentes formas e submetendo diversos trabalhadores a condições de fragilidade social, política e econômica.

A produção do café vinha crescendo exponencialmente a cada ano e, assim, sendo responsável pela renovação da maneira como a economia brasileira vinha se inserindo no circuito mundial de trocas de mercadorias. Com a introdução do vapor no transporte potencializou-se a capacidade de tonelagem das embarcações e a exportação da produção cafeeira passou a ser mais rápida e segura, ainda que mais cara. A sociedade brasileira passava por um processo de acomodação às práticas econômicas capitalistas e as relações de trabalho não tinham como ficar marginalizadas desse processo. Dessa forma, usando a conceituação de trabalhadores subalternos de Van der Linden, esses trabalhadores estavam sujeitos à mercantilização coagida da sua força de trabalho:

Todo portador ou portadora de força de trabalho cuja força de trabalho é vendida (ou alugada) a outra pessoa em condições de compulsão econômica ou não econômica pertence à classe dos trabalhadores subalternos, independentemente de o portador ou portadora da força de trabalho vender ou alugar ele mesmo sua força de trabalho, e independentemente de o portador ou portadora possuir meios de produção.<sup>123</sup>

A relação de trabalho entre remadores e barqueiros deve ser pensada, portanto, como um momento de troca de experiências que contribuíram para a construção de um processo de mercantilização da força de trabalho, a partir das relações impostas pela convivência cotidiana entre diferentes tipos de trabalhadores dentro de um espaço restrito de circulação. E, sendo assim, ela também pode ter contribuído para a formação da classe trabalhadora fluminense. Lucimar Felisberto dos Santos, ao se referir a esse processo no Oitocentos, afirma que

Uma vez que as experiências sociais de trabalho que antecederam a formação de uma classe de trabalhadores livres e assalariados, no caso brasileiro, embaraçavam formas de relações de trabalho diversas, cabalmente estruturadas em lógicas forjadas nas relações escravistas, faz sentido buscar apreender nas vivências, nas reciprocidades entre os trabalhadores de diferentes condições sociais e entre estes e os senhores e empregadores, elementos característicos desta formação.<sup>124</sup>

Os possuidores e trabalhadores da Ilha das Cobras ou os Faleiros da Praia de D. Manoel, bem como os moradores da Praia da Saúde percebiam as transformações em curso no seu cotidiano e reagiram no sentido de garantir seus direitos costumeiros e melhores condições de vida, formando um conjunto de experiências que promoveram o assentamento de noções de reivindicação de direitos que foram caros aos trabalhadores de diversas categorias. Devemos perceber esse movimento inserido em um contexto mundial sob a égide

da expansão e consolidação da economia de mercado, que necessitou da reconfiguração constante da classe trabalhadora.

Durante muito tempo, a escrita da história dos trabalhadores no Brasil distinguiu a trajetória da experiência da escravidão e da experiência do trabalhador dito livre, relegando àquela um papel secundário, para não dizer nulo, nos paradigmas explicativos sobre a formação da classe trabalhadora brasileira. Se em um primeiro momento os estudos sobre as classes trabalhadoras foram pautados pela perspectiva institucional, pelos estudos dos militantes de partidos políticos e sindicatos, os estudos sociológicos da década de 1960 contribuíram marcadamente para o início das pesquisas históricas sobre a classe operária.<sup>125</sup> Segundo Cláudio Batalha é nesse período que se dá a consolidação da noção da origem estrangeira da classe operária no Brasil.<sup>126</sup>

Somente a partir da década de 1980, percebe-se uma inflexão no sentido de buscar na vivência do cativo, no entrelaçamento entre trabalho escravo e “livre”, as possibilidades de entendimento da formação da classe trabalhadora. Contribuiu para tanto, reconhecidamente, os desdobramentos no Brasil da difusão das obras da historiografia inglesa publicadas aqui nos anos 1980, especialmente a produção do historiador inglês Edward P. Thompson.<sup>127</sup> Ainda de acordo com Batalha, a abertura política da década de 1980, assim como os movimentos abertamente contrários a ditadura militar, contribuíram decididamente para uma maior liberdade nos meios acadêmicos.

Isso acarretou o aumento do número de programas que abriam espaço para o estudo da história operária, com o consequente aumento das dissertações sobre o tema. Ao mesmo tempo, o interesse dos editores em publicar estudos dentro desse campo, e, especialmente, a aparição em livro de vários desses trabalhos acadêmicos, expressava a crescente receptividade do público leitor.<sup>128</sup>

Como assevera Ângela de Castro Gomes<sup>129</sup>, a historiografia brasileira daqueles anos se empenhou em reinterpretar as relações entre dominantes e dominados e a dinâmica política desses atores. A

abertura política brasileira, bem como a profusão de programas de pós-graduação atingiram diretamente o enfoque das pesquisas, que se centraram nos movimentos sociais, tendo na História Social do Trabalho um espaço profícuo para a investigação do protagonismo de escravos, libertos, livres brancos e negros, ou seja, da população pobre em geral, alijada, até então, dos marcos explicativos.<sup>130</sup>

Segundo Castro, buscou-se, essencialmente, ir além das generalizações e formalizações dos processos sociais. Era preciso dar complexidade à relação de dominação presente na sociedade brasileira oitocentista, expandindo e dando profundidade a esse processo, aonde, até então, o dominado era anulado e controlado pelo dominante, servindo de espelho das ideologias hegemônicas. É inegável o desequilíbrio de forças entre as partes, mas a autora afirma que a historiografia tem logrado mostrar os pequenos espaços nos quais escravizados, libertos e livres conseguiram conquistar direitos e protagonizar ações de resistência pacífica ou não nas relações sociais daquela sociedade.<sup>131</sup>

A imagem de submissão do escravo ou agregado foi resignificada e ganhou complexidade nas análises coevas. A aparente passividade passou a ser lida como estratégia de sobrevivência, na qual os subordinados entendem a lógica de dominação paternalista, conseguindo o que pretendem.

Ainda de acordo com Chalhoub<sup>132</sup>, desde meados do século XIX havia a movimentação de setores da população de cor livre no sentido de organizarem-se em associações de ajuda mútua, sendo lícito afirmar que teria havido uma intensa troca de informações e experiências entre as diversas associações. Esses trabalhadores buscavam agir a partir de uma nova lógica de organização, possibilitando, dessa maneira, uma atuação política na busca da liberdade dos membros ainda sujeitos à instituição da escravidão<sup>133</sup>.

As associações de trabalhadores livres foram importantes espaços de busca e reivindicação pelo exercício da cidadania, bem como na luta pela emancipação dos escravizados. A busca por cidadania, direitos civis e liberdade foi a luta da população de cor escrava, livre e liberta, mas também da população pobre, branca ou imigrante. Gla-

dys Sabina Ribeiro demonstrou que, ao contrário do que defendido por José Murilo de Carvalho, a construção da cidadania no Oitocentos, bem como de uma nação brasileira, foi elaborada menos por um Estado de caráter demiúrgico nas suas funções e mais por diferentes grupos políticos e sociais na vivência do processo histórico, refazendo e especificando em cada grupo a ideia de liberdade.<sup>134</sup>

Verificou-se, dessa maneira, todo um movimento de ampliação de temas e enfoques, saindo do restrito universo dos sindicatos e dos partidos políticos e se abrindo para uma maior especialização do tema, com o estreitamento dos marcos cronológicos, espaciais e temáticos, dando maior destaque às experiências cotidianas, às condições de vida do trabalhador, assim como à cultura operária e à legislação pertinente ao mundo do trabalho.<sup>135</sup>

As experiências cotidianas serão fundamentais para apreendermos as maneiras encontradas pelos remadores e barqueiros na defesa dos seus interesses. A seguir, analisaremos alguns casos em que eles reagiram e empreenderam uma luta tenaz para garantirem seus espaços de trabalho. As praias da cidade eram locais por definição onde esses trabalhadores exerciam seus ofícios e eram, também, as áreas mais disputadas na cidade e que tinham um forte controle pelas autoridades municipais.

## NOTAS

- 1 KIDDER, Daniel P. op. cit., pp. 159-160.
- 2 DUNLOP, Charles Julius. *Os meios de transportes do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1972. p. 77. Ver também em: LOPES, Divaldo de Aguiar. *A ligação marítima entre Niterói e o Rio de Janeiro*: subsídios para a história. Niterói: Sociedade de Amigos do Centro de Memória Fluminense, 2003, p. 12;
- 3 NORONHA SANTOS, F. A. op. cit., p. 218;
- 4 SOUZA, José Antônio Soares de. *Da Vila Real da Praia Grande à Imperial Cidade de Niterói*. Niterói: Fundação Niteroiense de Arte, 1993, p. 111.
- 5 SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma Contribuição à História dos Transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado). São Paulo, 2006 – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-06072007-112143/pt-br.php>. Acesso em: 14/01/2016.
- 6 Theo Lobarinhas Piñeiro faz a distinção dessas duas figuras. O comerciante atuava na esfera da circulação, enquanto o negociante “é compreendido como o proprietário de capital que atuava na circulação, no abastecimento, no financiamento e investia no tráfico de escravos, o que lhe permitiu o controle sobre setores chaves da economia”. PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. *Negociantes, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios*. *Tempo*, n° 15, Niterói, 2003, pp. 72-73. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg15-4.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg15-4.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- 7 *Correio Oficial*, 17/10/1833, 10/02/1834; 12/03/1834;
- 8 *Ibidem*.
- 9 *Ibidem*.
- 10 Em 1844, o Presidente da Província do Rio de Janeiro informava em seu relatório a conclusão da primeira barca a vapor de escavação construída no país para a ampliação do canal que dava acesso ao rio Inhomirim, a fim de facilitar o acesso ao Porto de Estrela dos barcos a vapor e, em seguida, o canal do rio Macacu. Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro do ano de 1844. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/000047.html>. Acesso em: 14/01/2016.
- 11 GREGORIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. *Nova economia*. vol. 19, n.1, pp. 185-212, 2009. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512009000100008>. Acesso em: 14/01/2016.
- 12 João Diogo Sturz teve um papel destacado não só na constituição de empresas de navegação, mas também atuou ativamente na importação de imigrantes lusos entre os anos 1835 e 1845. Nesse período, alimentou o Império brasileiro de relatórios sobre recrutamento de imigrantes em diferentes regiões do mundo. PEREZ MELENDEZ, José Juan. op. cit.
- 13 SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. op. cit., p. 67.
- 14 *Jornal do Commercio*, 28/09/1835.
- 15 *Ibidem*, 21/10/1835.
- 16 *Ibidem*, 24/10/1835.
- 17 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.14 (1818-1878) – Viação marítima e terrestre: Antônio Ferreira do Nascimento e Jose Antônio de Seixas, p. 15.
- 18 *Jornal do Commercio*, 24/10/1835. Ver as edições de 16/10/1835 a 18/12/1835.
- 19 Relatório apresentado à Assembleia Geral pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretário de Estados dos Negócios da Marinha em 08 de maio de 1833. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2049/>. Acesso em: 16/01/2016.
- 20 Arquivo Nacional. Série Marinha. Intendência do Arsenal de Marinha, fundo XM-675.
- 21 *Idem*, fundo XM-750.
- 22 Arquivo Nacional. Série Marinha. Intendência do Arsenal de Marinha, fundo XM-750.
- 23 HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções*

- 1789-1848. São Paulo: Paz e Terra, 2001. 22 Ibidem, p. 42.
- 23 *Correio Oficial*, 1º/03/1834.
- 24 O jornal foi publicado mensalmente, de janeiro de 1833 a dezembro de 1892 e era um órgão de divulgação da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. O periódico tinha como objetivo a publicação de conhecimentos que fossem úteis aos Negociantes do Império e tratavam de diferentes assuntos, desde a agricultura até as artes, passando pela medicina, economia doméstica e horticultura. MURASSE, Celina M. O jornal *O Auxiliador da Indústria Nacional* e a campanha pela fundação de instituições educativas (1833 a 1850). In: 5º Congresso Brasileiro de História da Educação, Aracaju-SE. Universidade Federal de Sergipe; Universidade Tiradentes, 2008. v. 1. pp. 1-3. Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe5/pdf/39.pdf>. Acesso em: 15/01/2016.
- 25 *O Auxiliador da Indústria Nacional*, ano I, n. I, 15/01/1833.
- 26 *Diário do Rio de Janeiro*, 27/10/1826.
- 27 KAREH, Almir Chaiban Ehl. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. V, 2002, p. 12. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/revista/index.php?journal=rabphe&page=article&op=view&path%5B%5D=144>. Acesso em: 15/01/2016.
- 28 Os relatórios dos anos de 1827 e 1828 estão ilegíveis. Nos de 1829 e 1830, não constam mapas das embarcações da Armada. Relatório apresentado à Assembleia Geral referente ao ano de 1832 pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretário de Estados dos Negócios da Marinha em 08 de maio de 1833, p. 13. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2047/>. Acesso em: 15/01/2016.
- 29 Não foram encontradas informações sobre a aquisição dessa embarcação pelo Ministério dos Negócios da Marinha nos relatórios apresentados às Assembleias Gerais por esse Ministério. A pesquisa no corpo documental do Arsenal de Marinha restringiu-se ao recorte proposto (1835-1845) e a aquisição desta barca deve ter ocorrido por volta de 1825 ou 1826.
- 30 Relatório apresentado à Assembleia Geral pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretário de Estados dos Negócios da Marinha em 08 de maio de 1833. p. 7. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2047/>. Acesso em: 15/01/2016.
- 31 *O Auxiliador da Indústria Nacional*, ano I, n. I, 15/01/1833.
- 32 SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. op. cit., p. 23.
- 33 Arquivo Nacional. Série Marinha. Intendência do Arsenal de Marinha, fundo XM-750.
- 34 Ibidem.
- 35 CICERI, Eigène. [Rio de Janeiro, as praias de St. Luzia e Gloria]. Paris [França]: off. Lemercier, 1852. 1 grav, lito, pb, 54 X 82,5. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/624520093>. Acesso em: 10/09/2017.
- 36 SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. op. cit. p. 24.
- 37 LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 138.
- 38 MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*. São Paulo: Editora 34, v. 32, n. 1, jan./mar. 2012, pp. 142-166, p. 154. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rep/v32n1/09.pdf>. Acesso em: 15/01/2016.
- 39 SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. op. cit., p. 26.
- 40 ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008, pp. 41-43.
- 41 LESSA, Carlos. op. cit., p. 140.
- 42 SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992. Disponível em: [http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/biblioteca\\_carioca\\_pdf/transportes\\_coletivos\\_cidade\\_rj.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/biblioteca_carioca_pdf/transportes_coletivos_cidade_rj.pdf). Acesso em: 14/01/2016, p. 19.
- 43 SILVA, Maria Lais Pereira da. op. cit. p. 122.
- 44 NORONHA SANTOS, F. A. op. cit., p. 219.
- 45 Ibidem, p. 248.

- 46 GREGORIO, Vitor Marcos. op. cit., p.188  
47 Ver, principalmente: RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco*: história, descrição, viagens, colonização, instituições. Tradução de Gastão Penalva. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.
- 48 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Demonstração das Embarcações que andam a frete em todo Município, pp. 32/32v.
- 49 Lembramos que a unificação italiana só se concluiu por volta de 1870.
- 50 AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Mapa das Embarcações que andam a frete em todo Município do Rio de Janeiro, pp. 37-39. Até o fechamento deste texto, o documento estava em restauro no AGCRJ.
- 51 BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão*: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840). Niterói, 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010, p. 123. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1235.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- 52 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Mapa das Embarcações que andam a frete em todo Município do Rio de Janeiro, pp. 37-39
- 53 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Mapa das Embarcações que andam a frete em todo Município do Rio de Janeiro, pp. 37-39.
- 54 As licenças estão distribuídas pelos códices da Série Embarcação, no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Pela pouca quantidade delas encontrada e as poucas informações disponíveis, as usaremos como ilustração do cotidiano dos trabalhadores.
- 55 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Pedido de licença de Antônio Afonso, p. 59.
- 56 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Pedido de licença de Antônio Afonso, p. 64.
- 57 LOPES, Divaldo de Aguiar. op. cit., p. 40.
- 58 O escaler era uma embarcação pequena, "de proa fina e popa chata, movida a remos ou à vela triangular". Idem. pp. 38-39.
- 59 Ibidem, p. 41.
- 60 REIS, Amphilóquio. *Dicionário técnico de marinha*. Rio de Janeiro: s/e, 1947, p. 61.
- 61 Ibidem. p. 250.
- 62 ADAM, Victor. Braia dos mineiros: à Rio Janeiro. Paris [França]: Lith. de G. Engelmann, [1835]. 1 grav, pb. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon94994/icon94994\\_135.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994/icon94994_135.jpg). Acesso em: 10/09/2017.
- 63 Parte da imagem *Point of the Calhabouço from the Gloria, 1821* de Henry Chamberlain. CHAMBERLAIN, Henry. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820*. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos, 1943. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/227375>. Acesso em: 14/01/2016.
- 64 MARTINET, Alfred. Cemeterio Inglez na Gamboa. Rio de Janeiro, RJ: Typ. Universal de Laemmert, 1847. 1 grav, litografia, col.: 33,5 x 50,1. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon211917/icon211917\\_16.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon211917/icon211917_16.jpg). Acesso em: 10/09/2017.
- 65 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 197.
- 66 Ibidem, p. 215.
- 67 Em 12 de março de 1828, José Veríssimo dos Santos pedia providências com relação às faluas que ficavam amarradas à praia de D. Manoel e se ocupavam de transportar pessoas entre as duas cidades. Contou que no momento do desembarque, em meio à confusão de faluas que batiam umas nas outras,

- seu filho foi ao mar, junto com um negro remador da falua. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.14 (1818-1878) – Viação marítima e terrestre: Requerimento ao ilustre senado da câmara de José Veríssimo dos Santos para que cesse o inconveniente de permanecerem amarradas as faluas na ponte da Praia de D. Manoel, p. 09.
- 68 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 197.
- 69 Ibidem, op. cit., p. 215.
- 70 Ibidem, p. 197.
- 71 Ibidem, p. 215.
- 72 Conforme tabela V: População do Município do Rio de Janeiro, por nacionalidade: 1849. In: SOARES, Luiz Carlos Soares. op. cit., p. 367.
- 73 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 197.
- 74 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Legislativo Municipal (1830-1842) – Códice 16.4.24: Impostos existentes, que outrora eram arrecadados pela Polícia, conforme Artigo 3º, § 1º da Carta de Lei de 3 de outubro de 1834, pp. 75v/76.
- 75 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Apreensão e arrematação de botes sem licença para venda de quitanda. p. 86.
- 76 Conforme a tabela XXII: Variações dos preços de escravos na Cidade do Rio de Janeiro, de acordo com a idade: 1815-1885. In: SOARES, Luiz Carlos Soares. op. cit., p. 384.
- 77 Sobre a importância das embarcações miúdas nas estratégias de resistência dos quilombolas do Rio de Janeiro no século XIX, ver especialmente o capítulo 1 de: GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzala no Rio de Janeiro, século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- 78 BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Niterói, 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010, p. 118. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1235.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- 79 Ver: SOARES, 2007; KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Tradução de Pedro Maria Soares. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- 80 SOARES, Luiz Carlos Soares. op. cit., p. 134.
- 81 Ibidem, p. 174.
- 82 KARASCH, Mary C. op. cit., p. 268.
- 83 BEZERRA, Nielson Rosa. op. cit., p. 119.
- 84 Ibidem, pp. 123-126.
- 85 Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro do ano de 1840. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/771/>. Acesso em: 15/01/2016.
- 86 TERRA, Paulo Cruz, 2007, op. cit.
- 87 CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- 88 Ibidem, p. 96.
- 89 Ibidem, p. 108.
- 90 Ibidem, p. 233.
- 91 CHALHOUB, Sidney. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *História Social*. São Paulo: UNICAMP, v. 19, 2010, p. 37. Disponível em: <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/view/315/271>. Acesso em: 15/01/2016.
- 92 Idem, p. 49.
- 93 LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: Escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, 2005, pp. 289-325, p. 292. Disponível em: [http://www.revistatopoi.org/numeros\\_anteriores/Topoi%2011/topoi11a4.pdf](http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/Topoi%2011/topoi11a4.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- 94 LIMA, Henrique Espada. op. cit., p. 294.
- 95 Ibidem, p. 295.
- 96 Ibidem, p. 297.
- 97 ALENCASTRO, Luiz Felipe. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos*, n. 21, São Paulo, Cebrap, julho de 1988, p. 44.
- 98 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 180.
- 99 Ibidem, p. 189.
- 100 Ibidem, p. 191.

- 101 Ibidem, p. 207.
- 102 O caso dos comerciantes da cidade do Rio de Janeiro durante o século XIX, que tinham um forte componente luso, é ilustrativo das maneiras como a força de trabalho dos portugueses foi mercantilizada. De acordo com Fabiane Popinigi, esses atores sociais se utilizaram dos mecanismos paternalistas da sociedade para reivindicarem e agirem pelos seus interesses. Essa autora demonstrou as condições precárias desses trabalhadores a partir das suas lutas pela diminuição das horas de trabalho e pelo fechamento das portas aos domingos. Ver: POPINIGI, Fabiane. "Operários de casaca"? Relações de trabalho e lazer no comércio carioca na virada dos Séculos XIX e XX. Tese (Doutorado). Campinas, 2003 – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas. Campinas: SP, 2003. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000308424&opt=3>. Acesso em: 15/01/2016.
- 103 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 277.
- 104 JEHA, Silvana Cassab. op. cit., p. 17.
- 105 Sobre o assunto, ver, entre outros: GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1992; PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- 106 MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 19.
- 107 Ibidem, pp. 20-21.
- 108 "O colono, o imigrante, tornando-se obrigado ao fazendeiro, ficava encerrado na fazenda, sem liberdade para deixá-la, a menos que recebesse permissão expressa do fazendeiro. [...] Eles consideravam os colonos realmente livres para comprar (mercadorias e serviços) e vender (força de trabalho). Efetivamente, porém, no plano das relações sociais, tendiam a tratar os colonos como escravos, porque criam que mantendo os imigrantes economicamente haviam de fato comprado a sua força de trabalho *adiantadamente*, tal como acontecia no regime escravista". Ibidem, p. 23.
- 109 BEZERRA, Nielson Rosa. op. cit., p. 129.
- 110 FLETCHER, James. Rio de Janeiro March 3rd, 1853 Rev. J. C. Fletcher, Chaplain. *The sailor's magazine*, New York, American Seamen's friend society, v. XXVII, n.3, november 1853, p. 92. Apud: JEHA, Silvana Cassab. op. cit., p. 110.
- 111 RIBEIRO, Gladys Sabina, 2002, op. cit., p. 207.
- 112 Segundo Polanyi, "Uma economia de mercado é um sistema econômico controlado, regulado e dirigido apenas por mercados; a ordem na produção e distribuição dos bens é confiada a esse mecanismo auto-regulável. Uma economia desse tipo se origina da expectativa de que os seres humanos se comportem de maneira tal a atingir o máximo de ganhos monetários. [...] A auto-regulação significa que toda a produção é para venda no mercado, e que todos os rendimentos derivam de tais vendas". In: Polanyi, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. Tradução de Fanny Wrabel. 2ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 90.
- 113 MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidão e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008, pp. 42-47.
- 114 TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão*. Trabalho, capital e economia mundial. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: EDUSP, 2011, p. 72.
- 115 SALLES, Ricardo. A segunda escravidão. *Tempo*. v. 19, n. 35, 2013, p. 250. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2013/12/v19n35a14.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- 116 TOMICH, Dale W. op. cit., p. 71.
- 117 LINDEN, Marcel van der. 2013, op. cit., p. 32.
- 118 HANAGAN, Michael. An agenda for transnational labor history. *International Review of Social History*. Cambridge, Cambridge University Press, vol. 49, dezembro-2004, pp. 455-474.
- 119 "As a term, 'transnational' avoids the universalist implications inherent in 'global', or 'international', and it permits a focus on bi-state or multi-state intercourse. It is to be contrasted with 'nationalization', 'localization', or 'regionalization', where regions are defined as substate units". HANAGAN, Michael. op. cit., p. 455.
- 120 Ibidem, p. 457.

- 121 "But much recent research had begun to reveal that European migrants had kin ties to several locations in the Americas, considered multiple destinations, and some moved back and forth among several nations. More importantly, migrants often retained significant links to homelands, and migrants used current events in both sending and receiving lands in the shaping of their actions and identities". Ibidem, p. 458.
- 122 LINDEN, Marcel van der, 2013. op. cit., p. 40.
- 123 Ibidem, p. 41
- 124 SANTOS, Lucimar Felisberto dos. Africanos e crioulos, nacionais e estrangeiros: os mundos do trabalho no Rio de Janeiro nas décadas finais do oitocentos. In: CARVALHO, Mariza Soares de; BEZERRA, Nielson Rosa (Orgs.). *Escravidão africana no recôncavo da Guanabara século XVII-XIX*. Niterói: EdUFF, 2011, p. 103.
- 125 LINDEN, Marcel van der. Editorial. *International Review of Social History*. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 38, suplemento S1, pp. 1-3, 1993.
- 126 BATALHA, Cláudio H. M. A. Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 2001, p. 148.
- 127 Sobre "a fortuna crítica no Brasil da obra do historiador inglês", ver MATTOS, Marcelo Badaró. E. P. Thompson no Brasil. *Outubro* (São Paulo), v. 14, 2006, pp. 81-110. Disponível em: [http://www.revistaoutubro.com.br/edicoes/14/out14\\_05.pdf](http://www.revistaoutubro.com.br/edicoes/14/out14_05.pdf). Acesso em: 14/01/2016. Ver também MUNHOZ, Sidnei J. Fragmentos de um possível diálogo com Edward Palmer Thompson e com alguns de seus críticos. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, 1997, pp. 153-185. Disponível em: <http://www.revistas2uepg.br/index.php/rhr/article/viewFile/2046/1528>. Acesso em: 15/01/2016.
- 128 BATALHA, Cláudio H. M. op. cit., p. 152.
- 129 GOMES, Ângela de Castro. Questão social e historiografia no Brasil do pós-1980: notas para um debate. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n° 34, julho-dezembro de 2004, pp. 157-186. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2228/1367>. Acesso em: 15/01/2016.
- 130 GOMES, Ângela de Castro. op. cit. p. 159.
- 131 Ibidem, p. 160.
- 132 CHALHOUB, S. *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- 133 Ibidem, p. 248.
- 134 RIBEIRO, Gladys Sabina. Cidadania, liberdade e participação no processo de autonomização do Brasil e nos projetos de construção da identidade nacional. *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v. 13, n. 1, 2007, pp. 11-33. Disponível em: <http://locus.ufjf.emnuvens.com.br/locus/article/view/2708>. Acesso em: 15/01/2016.
- 135 BATALHA, Cláudio H. M. op. cit. p. 153.



— CAPÍTULO 3 —

# Possuir, Trabalhar e Resistir no Litoral da Corte:

Disputas por Espaços de Trabalho



**Panorama do Paço e Ilha das Cobras.**  
William John Burchell. *Panorama da Cidade  
do Rio de Janeiro*, 1825.  
Acervo: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro;  
Setor: Iconografia. Localização: MC/G9/960.

### 3.1 **A Câmara Municipal e a sua atuação na organização, regulação e fiscalização do mundo do trabalho**

O controle sobre a população, assim como das embarcações que circulavam pelos ancoradouros da cidade, foi uma preocupação constante e complicada de ser administrada pelos funcionários da Municipalidade e pelas autoridades imperiais. Como pudemos verificar no capítulo anterior, o trabalho marítimo imbricava uma grande variedade de etnias e nacionalidades, influenciado pelo processo político vivido à época de entrada ilegal e massiva de africanos escravizados e de chegada de imigrantes portugueses de maneira constante e sistemática.

Desde 1829, já estava previsto que os juízes de paz seriam responsáveis por apresentarem uma lista com as embarcações e seus possuidores, assim como da sua tripulação e do serviço a ser executado, se de frete ou particular. No conjunto de medidas publicadas no Diário do Rio de Janeiro em 28 de janeiro daquele ano, ficava registrado que todos os possuidores, além do bilhete emitido pelo juiz de paz do seu Distrito, com as informações pertinentes, deveriam apresentar-se

[...] no Arsenal de Marinha, para ali serem numerados, fazendo-se um lançamento com as sobreditas declarações, e sinais dos arrais, donde extrair-se-á uma salva que lhe será entregue. O Barco em letras grandes terá nome do Distrito, e número, e se é de frete, ou particular.<sup>1</sup>

Como vimos anteriormente, em 1841, no mês de janeiro, o fiscal da freguesia de Santa Rita, Bernardo Paes Sardinha, fez o levantamento de todas as embarcações a serviço no Litoral da Corte a pedido da Secretaria de Negócios do Império. Agora, destacamos a sugestão que o fiscal fez sobre o procedimento a ser realizado com as embarcações que fossem apreendidas sem licença. Sardinha alertava aos seus superiores que havia uma boa quantidade de embarcações, botes principalmente, que atuavam sem a licença pertinente, ou seja, sem o pagamento dos impostos devidos, o que se tornava “prejudicial a Sociedade, e a boa arrecadação dos impostos da Nação, e da Câmara

Municipal”. Indicava que era preciso aumentar o controle sobre esses trabalhadores e, como solução, sugeriu que as embarcações apreendidas fossem encaminhadas ao Arsenal de Marinha para que “todas aquelas que se encontram sem licença e número, para então ali serem numeradas, e seguir-se novamente o número de um até o número que houver dessas embarcações”.<sup>2</sup>

Durante a nossa pesquisa no Arsenal de Marinha não encontramos informação sobre a apreensão de embarcações sem licença ou de numeração delas, antes ou depois da sugestão de Bernardo Paes Sardinha. Se o fiscal da freguesia de Santa Rita fez tal sugestão, supõe-se que a medida de 1829 não foi implementada ou, segundo a hipótese que nos é cara, tenha sofrido resistência dos remadores e dos barqueiros em atuação no litoral da Corte. Admitimos que podem ter sido apreendidas muitas embarcações, mas os trabalhadores que atuavam nelas também sabiam escapar dos instrumentos de controle. Os fiscais das freguesias responsáveis pelas numerações reclamavam, sistematicamente, da falta de adesão dos possuidores de saveiros, faluas, botes ou canoas ao período de numeração das ditas embarcações. Em 18 de outubro de 1837, o mesmo Bernardo Paes Sardinha fez publicar um edital no Diário do Rio de Janeiro mandando avisar que, conforme determinado em sessão da Câmara Municipal, continuaria a:

[...] mandar numerar todos os carros, carroças, botes, canoas, faluas, e escaleres que andam a frete na Freguesia de Santa Rita; e todos aqueles que até o presente ainda não tenham tais objetos numerados, e outros novos que forem tendo, queiram dirigir-se ao cais da Praia dos Mineiros, deixando ao Guarda que ali se acha, o seu nome, morada, e número de casa, a fim de se efetuar a numeração.<sup>3</sup>

Durante o período de renovação das numerações, as reclamações não cessavam. Em agosto do mesmo ano, os fiscais de quatro freguesias, incluindo o de Santa Rita, justificaram o atraso no envio dos seus relatórios afirmando que, diante dos muitos afazeres ou do tamanho das suas freguesias, não puderam terminar o serviço e por isso pediam mais tempo.<sup>4</sup> Uma justificativa relacionada ao atraso das

numerações que perpassa os quatro ofícios enviados à Câmara Municipal naquele mês é referente a “repugnância que disso tem mostrado seus donos”<sup>5</sup> ou “por causa dos possuidores e de outros objetos não terem comparecido nos dias designados para receberem a numeração”<sup>6</sup>, ou seja, a significativa resistência dos possuidores e trabalhadores de regularem suas embarcações; de se apresentarem à autoridade municipal. Em 1843, o fiscal da Freguesia da Glória, Manoel Joaquim Ferreira Simões, estava preocupado com as estratégias de fuga e disfarce desses trabalhadores e solicitava à Câmara “que a numeração dos barcos, faluas, botes, canoas seja feita por meio do carimbo, visto que sendo por meio da pintura qualquer com facilidade o pode fazer, o que já não acontece sendo pelo meio apontado”.<sup>7</sup>[Grifo nosso].

Embarcações como canoas e botes estavam entre os tipos de barcos que mais despertavam a atenção dos funcionários da Municipalidade. O fiscal de Santa Rita, em 13 de outubro de 1837, alertou à Câmara Municipal da necessidade de aumentar o controle sobre os botes de quitanda<sup>8</sup> que andavam a frete pela sua freguesia. Para o diligente Sardinha, segundo as informações que chegavam a ele, tais trabalhadores eram “bastante prejudiciais” e, por isso, sugeria que não se deveria conceder licenças a eles “sem que prestassem um fiança responsabilizando-se os seus fiadores por todos os maus atos que os mesmos praticassem”.<sup>9</sup> Os homens encarregados de representarem a instituição camarária no cotidiano da cidade, fazendo o controle da rotina do trabalho dos seus cidadãos, tinham especial atenção ao exercício dessa função, frente a repetida resistência daqueles trabalhadores em submeterem-se à autoridade e ao cumprimento das ordenações municipais.

Escapar e resistir ao controle municipal, exercer seu trabalho livremente e garantir a sua sobrevivência foram uma constante entre remadores e barqueiros, mesmo com a obrigação de ter fiadores para a venda de quitanda pelas águas do litoral da cidade. Que o diga Thomas Assinali que, em 25 de janeiro de 1841, foi multado em trinta mil réis por estar sem licença da Câmara Municipal para vender gêneros comestíveis às embarcações fundeadas no porto da Corte. Morador de Niterói e afirmando residir há quase quinze anos naquela cidade,

Assinali alegou que nunca havia sido importunado todos esses anos por nenhum fiscal da cidade do Rio de Janeiro, nem quando vendia seus gêneros e comidas, nem quando ancorava na cidade para compras, e que desconhecia tal determinação. Orientado pelo fiscal, o Suplicante apresentou seu fiador para garantia do pagamento da multa, enquanto recorria à instituição camarária para o cancelamento dela e contra a apreensão da embarcação.<sup>10</sup>

Para Joaquim José Tavares, fiscal da freguesia de São José que apreendeu a embarcação do Suplicante, nada além da sua atribuição foi feita na correição que procedeu nas embarcações fundeadas no porto. Como o Suplicante encontrava-se sem licença da Câmara e também não possuía a licença da Câmara de Niterói, mandou lavrar o auto de infração, o pagamento da multa e apreender a embarcação. O fiscal esclareceu em seu ofício que o espaço marítimo estava bem marcado entre as duas cidades e querendo Assinali se utilizar

[...] da licença da Câmara Municipal de Niterói, e a tivesse, suponho que deveria ela prevalecer na Fortaleza de Santa Cruz e mar adjacente para a Província, e não na parte que pertence ao Município Neutro, quanto abrange da laje para a cidade do Rio de Janeiro que quanto a mim julgo indispensável licença desta Ilma. Câmara; assim como entendendo que daqui não podem ter efeito quaisquer licenças, logo que fora da respectiva divisa, e mar, aliás teríamos uma perfeita anomalia na disposição a respeito, porque com toda a facilidade iludir-se-ia tanto a Postura daqui como a de lá, servindo isso pretexto para a falta de cumprimento das mesmas.<sup>11</sup>

O Código de Posturas de 1838 previa ambas as situações, tanto a solicitação da licença, quanto a apresentação de um fiador. Na Seção Primeira, Título Sétimo, §5º marcava que ninguém poderia ter escravos ao ganho sem a licença da Câmara e “quando o ganhador for pessoa livre deverá apresentar fiador que se responsabilize por ele, afim de poder conseguir a licença e a chapa, a qual será restituída quando por qualquer motivo cesse o exercício do ganhador”. O Suplicante alegava que já vivia do exercício daquele ofício há muito tempo e

que circulava por aquelas águas sem a interferência dos fiscais. É bem provável que Thomas Assinali fosse um trabalhador ao ganho, pois tinha um fiador para garantir o pagamento da multa e não mencionou possuir outras embarcações e nem escravos a seu serviço, assim como deveria ter conhecimento das posturas da Corte. No entanto, agia no sentido de defender o costume de circular pelos dois pontos da Guanabara como fazia há muito tempo. Considerava, acreditamos, que tinha direitos adquiridos sobre essa prática e se recusou a aceitar a “intromissão” da Municipalidade na sua rotina. Além disso, o testemunho de Assinali nos mostra o quanto a circulação pelas águas da Guanabara poderia ser um espaço de resistência ao controle do Estado sobre o trabalho e sobre o viver dos trabalhadores e, principalmente, um local de esconderijo e circulação relativamente “livre” para trabalhadores em situação ilegal.

Uma preocupação constante nos relatórios dos funcionários responsáveis pelo controle do cotidiano da cidade passava pela arrecadação das instituições municipais e imperiais, mas, principalmente, pelo controle sobre a força de trabalho espalhada pela cidade. Nesse caso, o trabalho dos fiscais das freguesias estava bem especificado no Código de Posturas. Residia neles a responsabilidade de exercer o papel de braço do poder municipal sobre os cidadãos e trabalhadores da cidade. Na Sessão Segunda, Título 12º:

§4º Os fiscais ficam autorizados por em custódia à sua ordem, até satisfação da multa, os infratores de posturas que forem desconhecidos ou escravos; e a mandá-los soltar, quando no artigo violado não haja pena de prisão.

§ 5º Os fiscais requisitarão às autoridades civis ou militares todo o auxílio que julgarem preciso para a boa execução das posturas, assim como poderão chamar qualquer cidadão para os coadjuvar em alguma diligência. O cidadão que se negar a esta requisição será multado em 10\$000 réis, sendo posto em custódia até satisfação da multa.<sup>13</sup>

Os fiscais não andavam sozinhos nas suas tarefas e contavam com o auxílio dos guardas municipais, que estavam subordinados

tanto aos fiscais, quanto aos juízes de paz, que constavam do Código de Posturas como mediadores entre os cidadãos e os funcionários municipais, disposto nas Disposições Gerais acerca dos meios de Execução<sup>14</sup>. No que tange aos guardas municipais, “a câmara nomeará para cada freguesia dois ou mais guardas municipais, os quais serão obrigados a obedecer às ordens e chamamento dos fiscais, e rondarão as ruas da sua freguesia, para vigiarem sobre as infracções de posturas”.<sup>15</sup>

Desde o Código de Posturas de 1830, a Câmara buscava regular e controlar o cotidiano da cidade e a rotina dos seus moradores de maneira institucionalizada. Na Constituição de 1824 ficou estipulado que caberia às Câmaras Municipais o controle econômico e social das cidades e vilas da sua jurisdição.<sup>16</sup> A lei de outubro de 1828, que ficou conhecida como Regimento das Câmaras, determinava o funcionamento, atribuições e deveres e, segundo Terra, determinava que:

[...] estariam submetidas a um poder superior, função que caberia aos presidentes de província, com a exceção da Corte. Esta, por se tratar da sede do Governo, estaria subordinada ao Ministério dos Negócios do Império. O Ato Adicional de 1834 ampliou ainda mais o poder dos órgãos externos sobre as Câmaras.<sup>17</sup>

Com essa lei, aliada ao Ato Adicional de 1834, as restrições às medidas tomadas pela instituição camarária tornaram seu espaço de manobra e autonomia criticamente estreito. Uma das figuras que contribuiu para a sobreposição de jurisdição na observação e controle das posturas municipais foi o juiz de paz. O Código de 1830 já previa a intermediação deles no controle sobre a rotina dos cidadãos. Não se poderia mais sepultar um corpo sem a participação do juiz de paz da freguesia, tomando ciência do local e apresentando certidão para tanto.<sup>18</sup> Assim como foi determinado o destino dos embriagados, que deveriam ser a ele encaminhados<sup>19</sup> ou, ainda, fornecer as informações necessárias aos moradores que possuíssem poços de água em suas casas que estivessem próximas de incêndios.<sup>20</sup>

O cargo de juiz de paz foi estabelecido em 1827, mas já estava previsto desde a promulgação da Constituição de 1824. O cargo era

eletivo pela mesma maneira e tempo que os vereadores da cidade e todos aqueles que fossem eleitores poderiam se candidatar ao mesmo.<sup>21</sup> Dentre as atribuições do juiz, estavam a de conciliar as partes em atrito e mediá-las, julgando pequenas demandas “cujo valor não exceda a 16\$000, ouvindo as partes, e a vista das provas apresentadas por elas”, assim como “fazer observar posturas policiais das Câmaras, impondo as penas delas aos seus violadores.”<sup>22</sup> Havia dezesseis juízes de paz na cidade: dois nas freguesias de Santa Rita, Candelária, São José, Glória, Santana e Engenho Velho; três na freguesia de Sacramento e um no distrito da Lagoa.<sup>23</sup> Em dezembro de 1841, o Código de Processo Criminal foi revisado e ampliado, abarcando a Secretaria de Polícia na observação dos assuntos que diziam respeito às posturas municipais, inclusive a regulação dos mercados e diversas outras atividades econômicas da cidade.<sup>24</sup> Nessa revisão, os poderes do juiz de paz foram sensivelmente reduzidos.

A criação do cargo atendeu aos interesses liberais de desafiar a autoridade do Imperador como árbitro final e supremo do judiciário brasileiro.<sup>25</sup> Assim, o Juízo de Paz funcionaria como uma forma de legislar localmente, esvaziando o poder central e servindo de apoio político nas freguesias.<sup>26</sup> A criação do cargo também contribuiu para o processo de tentativa de esvaziamento das Câmaras Municipais, ao retirar delas a nomeação dos cargos de juiz ordinário, de vintena ou o almotacel, extintos com a chegada dos juízes de paz.<sup>27</sup>

Segundo Flory, havia a preocupação filosófica e ideológica dos políticos liberais dos anos 1820 de democratizar o acesso à estrutura legal, contrapondo-se à herança colonial de exclusivismo judicial. Considerava-se, à época, que haveria um esforço dos juízes profissionais, formados na Universidade de Coimbra, de fazer do conhecimento e acesso à lei um item inacessível aos não letrados ou iniciados nos assuntos legais. Os juízes de paz foram uma forma eficaz encontrada por esses políticos de lograr tal intento, posto que eram eleitos localmente e conheciam as demandas regionais.<sup>28</sup>

De acordo com Holloway, isso era o que fazia a grande diferença dessa figura. O fato dos cidadãos da cidade o elegerem legitimava a sua autoridade, que emanava da sua vontade e não do Imperador,

“representando a primeira ruptura clara com o conceito de autoridade judicial emanada do monarca, o Juiz de Paz tinha o potencial para tornar-se um divisor de águas na maneira de exercer o poder e regulamentar a sociedade”.<sup>29</sup>

Por ser eleito, Flory acredita que a figura do juiz de paz estava sujeita às relações políticas e sociais da sua freguesia e suas decisões estavam comprometidas com tais interesses. Acredita, ainda, que os juízes eleitos deviam seus cargos a algumas das muitas partes contendentes que chegavam até ele, comprometendo a imparcialidade inerente ao cargo de conciliador. Por terem cargos temporários, não se sentiriam obrigados a se indispor com muitos dos seus vizinhos e colegas.<sup>30</sup>

Para Flory, a conciliação era um dever e não um poder do juiz de paz:

Como não havia uma penalidade, os litigantes presentes sempre poderiam se recusar a ser conciliados. [...] Em qualquer caso que fosse apresentado ao juiz de paz, uma tentativa ativa do magistrado em conciliar provavelmente significaria um inimigo desnecessário. Se realizasse muitas conciliações, isso certamente o colocaria em más condições com os membros do júízo local, que viviam de extorquir os litigantes. Assim, a solução que a maioria dos juízes encontrou foi, provavelmente, a passividade.<sup>31</sup>

Ao contrário do seu argumento, o juiz de paz do Segundo Distrito da freguesia de Santa Rita foi assertivo e diligente com relação à reclamação dos moradores da Praia da Saúde, como veremos à frente. No mesmo dia mandou publicar o edital que atendia às solicitações dos reclamantes, acatando todos os seus pedidos em prejuízo de negociantes estabelecidos na área nobre da cidade e com claros interesses na região. É verdade que a atuação dos juízes de paz não foi a mesma em diferentes regiões. O próprio Flory registra que, nas freguesias rurais e urbanas, essa figura agiu de formas diferentes, mesmo pela própria rede relação a que eles pertenciam.<sup>32</sup> E a legislação referente às atribuições do cargo variou e alargou-se bastante até, pelo menos, 1841, com a reforma do Código de Processo Criminal.<sup>33</sup>

O juiz de paz estava encarregado, entre outras muitas coisas, a observar e fiscalizar os contratos de locação de serviços estabelecidos pelas leis de 1830 e 1837<sup>34</sup> que definia direitos e deveres dos trabalhadores estrangeiros não africanos no Brasil. Com relação aos escravizados, os juízes de paz tinham que estar cientes e mandar destruir os quilombos, impedindo, inclusive, a sua formação. Com a lei de 1831, de cessação do tráfico negreiro, passaram a ter a competência de “visitar os barcos que dessem entrada ou saída aos portos, verificando a regularidade quanto ao cumprimento da lei e autorizando o desembarque ou seu despacho”.<sup>35</sup> Dessa maneira, é perceptível como a figura do juiz de paz estava ligada diretamente ao controle, à fiscalização e à normalização das questões relacionadas ao mundo do trabalho, além de ajudar a entender por que os cidadãos da Corte recorreram ao juiz de paz para resguardar e defender seus espaços de trabalho.

Analisando a atuação do juiz de paz do município de Campinas em 1865, Joseli M. N. Mendonça demonstrou que, ao contrário do que afirma Flory, as decisões dos juízes de paz nem sempre acompanharam os interesses dos grupos hegemônicos ou da elite da região, mas “a ação dos juízes de paz estava em estreita conexão com questões cruciais referentes ao controle dos trabalhadores e, neste sentido, com as experiências sociais dos sujeitos aos quais ela se referia”<sup>36</sup>. Mesmo para um período posterior ao nosso e resguardadas as mudanças nas atribuições dos juízes de paz na segunda metade do século XIX, o caso apresentado por Mendonça ajuda a entender como os trabalhadores do Oitocentos tiveram a mão diversos instrumentos na defesa dos espaços de trabalho e de resistência ao controle político sobre seus ofícios.

Portanto, é possível perceber como o aparato estatal vinha gradativamente agindo no sentido de aumentar o controle sobre os cidadãos e, principalmente, regular e submeter a força de trabalho disponível, fosse escravizada ou dita livre. Fazia-se necessário manter a ordem na capital do Império brasileiro e os instrumentos legais de coerção e sujeição foram fundamentais para o sucesso dessa empreitada.

De acordo com Holloway, estava em jogo garantir a ordem, a calma e a estabilidade da cidade. Para a administração municipal e imperial:

A cidade se propunha oferecer instalações portuárias, serviços comerciais e financeiros, e atividades administrativas e regulamentadoras em apoio ao comércio internacional e regional e agricultura de exportação. Outro importante conjunto de atividades na capital da nação envolvia as instituições do governo, da casa Real ao Parlamento, aos ministérios de Estado e ao Exército e à Marinha. Nenhuma dessas ou de outras atividades de apoio conexas, inclusive a rotina da vida diária, funcionaria satisfatoriamente numa atmosfera de incerteza, desordem e medo.<sup>37</sup>

Como analisamos no capítulo anterior, a década de 1830 testemunhou o início do processo de centralização administrativa do Império do Brasil, que buscou a criação de um corpo de agentes públicos que auxiliassem na disseminação da política de dominação do Estado Imperial, permitindo o controle sobre toda a sociedade, tanto em nível nacional, quanto provincial ou municipal.<sup>38</sup> O que as recentes pesquisas sobre História Social do Trabalho vêm demonstrando é que, a despeito das medidas centrais que buscavam esvaziar politicamente as Câmaras Municipais, restou um grande espaço de autonomia à essas instituições, que estavam responsáveis pela promulgação de posturas que ditavam as normas do comportamento cotidiano da cidade, organizavam e regulavam as relações de trabalho dos seus cidadãos nas mais diversas instâncias, além de estarem inseridas em um contexto nacional do processo civilizador das elites dirigentes.<sup>39</sup>

### 3.2 **Controle e resistência: estratégias de reivindicação de direitos costumeiros**

O controle sobre os espaços públicos e a regulação dos diversos tipos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro não arrefeceram. Pelo contrário, só fizeram crescer conforme foi aumentando a circulação de embarcações pela baía. No entanto, os cidadãos e trabalhadores da Corte eram assertivos nas suas reivindicações e na disposição para o

conflito dentro dos limites das ferramentas estabelecidas pelo sistema representativo.

As petições e as representações junto às instituições municipais e imperiais faziam parte de um processo político que teve sua gênese na emancipação política brasileira e estava ligado ao descolamento da herança colonial. Houve a necessidade de elaboração de um corpo legislativo que representasse a nova nação em construção.<sup>40</sup> Segundo Vantuil Pereira, analisando a inserção política e busca por cidadania através dos requerimentos apresentados ao Parlamento pela população no Primeiro Reinado, o ato de peticionar remonta, antes, a uma herança do mundo ibérico do século XVII. As petições serviam como um instrumento dos súditos diante de situações diversas, mas, principalmente, para legitimar o poder real.

Diante deste mecanismo, não só o súdito poderia reivindicar direitos diretamente ao rei, como também poderia denunciar atos excessivos cometidos pelas autoridades, pois muitas vezes acreditava-se que o soberano não tinha conhecimento do que os seus representantes faziam nas mais longínquas partes do Reino.<sup>41</sup>

Esse sentido transformou-se substancialmente a partir das revoluções ocorridas na França, na Inglaterra e nos Estados Unidos ao longo do século XVIII, nos quais as petições passaram a significar e ter a função mesma de reivindicação de direitos. Houve o deslocamento do sujeito peticionário, que passou a ser mais cidadão e menos súdito. Além disso, o endereçamento de tais petições não se restringia mais ao soberano, mas destinava-se às diversas esferas de poder estabelecidas pelas mudanças liberais.<sup>42</sup>

A expectativa do cidadão de poder interferir na vida política e cotidiana espraiou-se pelos mais diversos níveis sociais, gerando o desejo de participar, manifestar-se, reivindicar o que se achava justo, repreender o que se achava injusto ou arbitrário.

O mecanismo peticionário das primeiras duas décadas da Independência brasileira é constituído de ambiguidades, pois combinava valores

do Antigo Regime e novos significados políticos. Corporificava as contradições da sociedade imperial brasileira. Constituía-se em uma nova prática política, relida a partir da própria tradição portuguesa.<sup>43</sup>

Portanto, o cidadão carioca diante do acesso às instituições políticas, tinha a percepção de que através desse mecanismo poderia intervir não só no jogo político, mas na defesa de interesses que avançavam e resignificavam os valores e a herança colonial fundada nas noções de Antigo Regime. Em março de 1842, os proprietários de faluas da Praia de D. Manoel [FIGURA 1] peticionaram à Câmara Municipal solicitando licença para

[...] que eles na qualidade de Falueiros da Praia de Dom Manoel possam arramparem o desembarque e embarque tendo limpa a Praia, e que possam encalhar as suas Faluas para limpar e pintá-las unicamente aquele tempo que para aquele fim for precisar. Ilmos. Srs. parece justa a pretensão dos abaixo assinados e revertendo-a em benefício do Público lhe esperam o justo deferimento.<sup>44</sup>

**FIGURA 1**  
Ponto de desembarque, Praia de D. Manoel – 1845.  
Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil<sup>45</sup>



Os sete falueiros que assinaram o requerimento tiveram seu pedido deferido pelo fiscal da freguesia de São José, Hygino José Nunes Carneiro, que atestou os bons serviços que aqueles proprietários prestavam ao público, além da boa conservação e limpeza que faziam do lugar. Frisou que o serviço “se torna não só útil ao público, e aos mesmos falueiros, como proveitoso a esta Ilma. Câmara, por isso julgo que merecessem toda a contemplação, visto que nenhuma despesa se faz com aquele serviço”<sup>46</sup> [Grifo nosso].

Para terem seus pedidos atendidos, esses proprietários utilizaram os mesmos expedientes de subordinação que os comerciantes de gêneros alimentícios estudados por Juliana Teixeira de Souza em sua tese de doutorado. Segundo a pesquisadora, em um estudo de fôlego a respeito da relação da Câmara Municipal com os comerciantes de gêneros alimentícios e sua capacidade de intervenção neste tipo de comércio, fazia-se necessário, nas solicitações junto à Câmara Municipal e a qualquer Secretaria de Negócios do Império, reafirmar os códigos de dominação paternalista daquela sociedade. Se referindo ao requerimento da Companhia Industrial Fluminense, responsável pela instalação de quiosques pela cidade, mesmo quando a solicitação se tratava de, no caso, questões ligadas ao comércio e ao direito de propriedade – pertinentes ao mundo do capitalismo – o gerente da companhia utilizou a forma padrão de encerramento das solicitações à autoridade municipal, o recorrente “Espera Receber Mercê”. Assim, a autora argumenta que:

Mantinha-se o velho modelo, tão usado no Antigo Regime em pedidos para concessão de títulos honoríficos, para provimento em cargo oficial e remissão de culpa, mas atendendo a outros propósitos, prevalecendo a busca por privilégios que possibilitassem a obtenção de lucros e a acumulação de capital. A política de dominação paternalista exercida pela vereança exigia a repetição desses rituais de subordinação àqueles que encaminhassem suas reivindicações à Câmara.<sup>47</sup>

É importante frisar que a arrecadação de impostos para a Câmara Municipal era um dos principais meios de auferir renda para

essa instituição. De acordo com Souza, quando os comerciantes recorriam à instituição camarária, faziam questão de:

[...] destacar entre seus méritos o pagamento dos tributos exigidos ao Estado, na expectativa de que a municipalidade reconhecesse que eles cumpriam com suas obrigações enquanto governados. Reforçar este ponto era conveniente porque diante da crônica e publicamente conhecida falta de recursos da instituição camarária, eles procuravam ressaltar a importância dos impostos pagos pelo corpo de comerciantes para a arrecadação municipal.<sup>48</sup>

Portanto, o fiscal da freguesia entendeu que, uma vez que estavam quites com seus impostos, os falueiros deveriam permanecer com seus negócios e que fosse concedida a licença pretendida, pois seria bom para todos, mas principalmente “proveitoso a esta Ilma. Câmara”. Entretanto, uma nota marginal no documento pedia que o engenheiro da Marinha fosse informado. Este, porém, em seu despacho datado do mesmo ano de 1842, mostrou opinião diferente e desaconselhou o deferimento da licença, pelos seguintes motivos:

A pretensão de que trata o requerimento junto, dos Falueiros da Praia de D. Manoel, me parece bem merecer um indeferido. Esta Ilma. Câmara, indo (não há muito tempo) àquela praia, reconheceu a necessidade de continuar-se a aterrar até a direção do Cais denominado Farroux: de continuar a Rua Fresca até o Largo do Moura, sendo para isto preciso demolir-se um pequeno prédio: Ora os Suplicantes querem arrampar, e conservar limpo aquele lugar, que em outros termos quer dizer: não deixaremos mais entulhar senão o que nos fizer conta, e vamos adquirindo direitos, para depois gritarmos (como é costume) quando nisto se quiser bolir. É isto o que não convém, e porque estou convencido de que esta Ilma. Câmara tendo reconhecido a necessidade acima, quererá efetuar este plano, para isto me parece ser bem indeferido o presente requerimento. Deus Guarde V. Sas.<sup>49</sup> [Grifo nosso].

Fica claro, no indeferimento do engenheiro da Marinha, o reconhecimento das estratégias dos trabalhadores marítimos em atuação no litoral da Corte – e dos trabalhadores do Rio de Janeiro oitocentista de maneira geral – no sentido de ocupar as áreas disponíveis e, mais importante, destacar o costume do uso dessas áreas. Como ele afirma, a apropriação das praias como local de trabalho e guarda dos seus instrumentos e ferramentas parecia ser algo rotineiro e uma tática bem-sucedida diante da preocupação do funcionário frente à perspectiva de uso da área pelos interesses do Estado.

É necessário destacar a diferença de opinião entre a Câmara Municipal e as autoridades imperiais. As disputas de jurisdição entre essas instituições abriram um espaço generoso para a reivindicação de possuidores e trabalhadores dos seus direitos costumeiros. Parecia claro para os cidadãos e trabalhadores da cidade que se aumentava o controle, gradativamente, tanto por parte da Municipalidade, quanto por parte da política imperial, sobre a vida e o trabalho dos moradores da Corte. E, assim, utilizaram desses espaços para a atuação ativa no sentido de garantir seus objetivos e, principalmente, disputar os postos de trabalho no litoral da cidade. Analisaremos ainda neste capítulo as estratégias dos trabalhadores cariocas com relação à essas disputas de jurisdição em outros pontos de atracação do Rio de Janeiro.

Fica patente, também, a colisão de interesses entre os projetos políticos para o ordenamento da cidade e as demandas da população. Os cidadãos, conscientes do momento em que as vias de defesa dos seus direitos estavam abertas e sedimentadas na legislação, não se constrangeram em ocupar os espaços públicos costumadamente usados.

Para Souza, embora em um período pouco mais extenso ao aqui recortado, mas que serve à reflexão proposta, havia uma necessidade que ia além da submissão com o objetivo de reivindicar direitos costumeiros. A autora se coaduna a Pereira ao demonstrar que as noções de Antigo Regime vinham sendo resignificadas pelos cidadãos do Império. Para ela, eles estavam agindo dentro da lógica do mercado e do lucro, a partir de práticas econômicas que estavam a cada dia mais

se expandindo e consolidando nas bordas do Atlântico. A autora identifica o período – 1840 a 1889 – como um momento de transformação das relações sociais, políticas e econômicas, que permitiu a essas personagens acionar diferentes instrumentos através de lógicas diversas na luta diária pelo exercício da cidadania e por espaços de trabalho.

O litoral da cidade acompanhava as características apresentadas para o resto da província, no qual escravizados e ditos livres de diferentes etnias e nacionalidades se entrelaçavam no serviço de frete e de carga e descarga pelos pontos de atracação da cidade. Os botes e canoas eram as embarcações mais utilizadas em atuação pelos ancoradouros da Corte. Pequenas embarcações, menos dispendiosas, serviam bem quando a intenção fosse estar distante ou escapar rapidamente do olhar das autoridades públicas encarregadas da fiscalização e do controle sobre o mundo do trabalho.

Tanto assim que, em junho de 1844, José Antônio de Oliveira e mais seis companheiros moradores da Ilha das Cobras, trabalhadores e possuidores de botes e canoas que ali atuavam, suplicaram à instituição camarária que lhes fosse permitido continuar a utilizar uma parte da praia da ilha, destinada ao embarque e desembarque, para a construção e limpeza de suas canoas como vinham fazendo há longos anos sem que “tenha sido vedado por autoridade alguma até o presente”, do que esperavam receber mercê. Como os “Falueiros da Praia de D. Manoel”, estes fizeram questão de registrar o pagamento dos impostos devidos tanto à Câmara, quanto ao Estado Imperial. Registraram que vinham fazendo benfeitorias “para calçar parte daquele terreno e a ladeira que sobe para a dita Ilha, e que o lugar em que se concentram as ditas canoas em nada embaraçam o livre trânsito do Público por ficar num recanto”. Esses trabalhadores se apoiavam em uma lógica característica de Antigo Regime fundada em ferramentas de subordinação para alcançarem seus objetivos junto às instituições do Estado.

Em sua resposta, o então fiscal da Freguesia de Santa Rita, José Francisco de Paula e Silva, decidiu por indeferir o pedido dos Suplicantes. Cabe transcrever uma parte do despacho do dito fiscal, pois é ilustrativo do cotidiano desses trabalhadores:

[...] pois que procedendo ultimamente a uma correição pelo mar apreendi por estarem sem licença e numeração alguns destes objetos; sendo nesta ocasião algumas canoas levadas apressadamente para terra por seus possuidores, para escaparem à apreensão, visto que não estavam licenciadas como cumpria, e ali se acham encalhadas, obstruindo desta maneira o trânsito público, e dando assim motivo a bem fundadas queixumes daquelas pessoas, que, no porto da Ilha das Cobras embarcam e desembarcam, pois que é esse o lugar de que trata o requerimento. Nenhuma das canoas encalhadas estão (sic) em construção, e tenho presunção de que todas elas andaram a frete sem licença da Ilma. Câmara. A vista, pois, do que acabo de expor, entendo que a pretensão dos Suplicantes não pode ser atendida.<sup>51</sup> [Grifo nosso].

Em nota marginal ao despacho do fiscal, a Câmara confirmou a decisão e indeferiu definitivamente o pedido dos Suplicantes. José Antônio de Oliveira aparece no mapa do fiscal de Santa Rita, de 1841, como português, proprietário de um bote e três canoas, morador da Ilha das Cobras nº 13. Como alega em seu relatório, ele e seus companheiros se utilizavam de uma das praias da Ilha das Cobras há longos anos e nunca foram importunados pela Municipalidade em seu ofício. A ilha fazia parte da freguesia de Santa Rita que, como vimos, guardava na sua população um grande número de portugueses recém-chegados, muitos clandestinamente, assim como uma grande presença de africanos livres.

A fuga, à vista da chegada do fiscal, possibilita algumas reflexões. Estava marcado nas posturas municipais que o fiscal deveria colocar sob sua custódia os infratores de posturas que fossem desconhecidos ou escravos, quando houvesse previsão de prisão na infração. Depositar qualquer objeto, mesmo momentaneamente, nas ruas, praças e cais da cidade era absolutamente proibido, sob pena de multa de 10\$000 réis na primeira vez e de 30\$000 réis na reincidência, mais 08 dias de cadeia.<sup>52</sup> Segundo os suplicantes, era a primeira vez que estavam sendo incomodados pelo fiscal de Santa Rita e, portanto, não estavam sujeitos à prisão pelo fiscal. É muito provável que os

remadores que estavam de posse dessas embarcações fossem libertos ou imigrantes ilegais. O medo de serem pegos foi maior do que o prejuízo com a apreensão das embarcações, como no caso mostrado dos botes a serem mandados, ou não, para a arrematação. Em sua súplica, José Antônio de Oliveira não menciona a posse ou o trabalho de escravizados, nem como remadores, nem nas benfeitorias realizadas na ladeira que dava acesso à ilha, como fizeram os falueiros da Praia de D. Manoel em seu pedido de licença de 1841, quando justificaram o direito de utilizarem a praia como vinham fazendo.<sup>53</sup>

A maior quantidade de embarcações fundeadas na baía localizava-se, principalmente, entre o Morro da Gamboa e a Ponta do Calabouço, passando pelo Saco do Alferes, Praia da Saúde, Valongo, Prainha, Cais Pharroux, dos Mineiros e da Praia de D. Manoel, como identificado na FIGURA 1 do primeiro capítulo. Nessa região os navios mercantes estrangeiros, assim como os de cabotagem, ancoravam para o embarque e desembarque, carga e descarga. Ora, era perfeitamente normal que o volume de pequenas embarcações de quitanda, venda de água, carga ou descarga, circulasse por ali. Fazia parte do ofício marítimo atravessar as águas e oferecer serviços entre os navios fundeados. Assim Daniel P. Kidder fez o registro da rotina dessa região:

Contornando-se a Ponta da Saúde atinge-se o ancoradouro onde os navios mercantes esperam a vez para carregar ou descarregar, aí podem-se contemplar os brigues rasos e compridos e as escunas que vão do Brasil às costas da África. Acolá estão, imóveis, as pesadas barcas norueguesas ou hamburguesas. Por todos os lados drapejando nos mastros, desde as pequenas embarcações costeiras até os grandes navios de carga, veem-se bandeiras de Espanha, Portugal, Sardenha, Nápoles, Toscana, França, Bélgica, Bremen, Áustria, Dinamarca, Suécia, Inglaterra, Estados Unidos, Repúblicas Sul-Americanas e Brasil. Os navios têm de fundear a boa distância, uns dos outros, para que possam girar livremente em torno de suas ancoras à medida que a maré enche ou vaza; há, portanto, entre eles, espaço suficiente para as pequenas embarcações trafegarem livremente<sup>54</sup>. [Grifo nosso]

A passagem do relato de Kidder descreve bastante claramente o funcionamento e a rotina de tantos navios de grande porte, nacionais e estrangeiros, dividindo o espaço com as embarcações menores de carga e descarga que circulavam na mesma região. Muitas dessas grandes embarcações se destinavam ao transporte de cabotagem brasileiro e eram responsáveis pelo transporte de mercadorias produzidas em outras províncias que tinham como destino o abastecimento da Corte ou o mercado externo. A demanda gerada pelo aumento do consumo interno na cidade do Rio de Janeiro vinha crescendo gradativamente, assim como a produção do café se fortificava de maneira significativa e constante, tanto na região fluminense, quanto no resto do Império brasileiro, no rastro da demanda internacional.

Com isso em mente, cabe-nos constatar que a relação entre donos de diferentes embarcações e os mais diversos trabalhadores não poderia ter sido menos problemática. A disputa por espaço nos pontos mais concorridos foi uma questão delicada, tanto para os trabalhadores, quanto para a Câmara Municipal e o Arsenal de Marinha, que eram responsáveis pelo controle e organização do setor. A jurisdição de cada instância estava em fase de delimitação pelas autoridades políticas imperiais e as disposições sobre o funcionamento do porto e dos outros pontos de atracação iam sendo elaboradas e instituídas no curso do uso e do surgimento de disputas entre as partes envolvidas no setor.

Se não houvesse nenhum movimento no sentido de interferir na rotina portuária, a atenção e os privilégios eram dados às grandes embarcações, não só pelo tamanho, mas pela carga transportada. Eram nessas grandes embarcações de cabotagem ou oriundas de outras nações que a produção do café saía em direção à Europa e os produtos de lá chegavam para o consumo interno.

Mas, como já afirmamos, também, a produção agrícola, agropecuária ou de materiais de construção vinha crescendo consideravelmente e grande parte desse material aportava no Cais dos Mineiros ou no Mercado do Peixe, para ficarmos com os mais movimentados e a receita da Câmara Municipal passava, na maior parte, pela arrecadação dos impostos sobre as diversas atividades comerciais em funcionamento na cidade.

[...] através do Regulamento de Alfandega de 22 de junho de 1836, buscava-se reformular toda a política alfandegária brasileira para torná-la mais eficiente e, com isso, aumentar a base tributária nacional, tendo em vista que a tributação sobre as importações e as exportações representava a quase totalidade do montante de receita pública nacional.<sup>55</sup>

Os remadores e barqueiros que atuavam no porto e transportavam suas cargas e passageiros entre os pontos de atracação da cidade eram pequenos em comparação às grandes embarcações que fundeavam na baía, mas barulhentos em reivindicar seus direitos quando ameaçados. Em 19 de dezembro de 1840, a Câmara Municipal enviou um ofício à Secretaria de Negócios do Império para que fossem tomadas medidas no sentido de liberar o espaço no qual as embarcações que vinham carregadas com produtos do Recôncavo e das demais ilhas da baía pudessem operar sem nenhum tipo de embaraço.<sup>56</sup>

Tal atitude da instituição camarária vinha, muito provavelmente, de alguma solicitação por parte desses trabalhadores e donos de embarcações que desembarcavam seus produtos ou se colocavam a frete naquele ponto. Apesar de não termos encontrado tal registro, podemos verificar que as representações junto à Câmara Municipal por parte de trabalhadores ou donos de embarcação foram formas recorrentes de atuação dessas personagens junto àquela instituição, e as súplicas percorriam as instâncias municipais e imperiais.

O ofício da Câmara Municipal circulou pelas principais instâncias do Império ligadas ao controle do universo marítimo e, principalmente, ligadas à questão da exportação e importação de mercadorias, que perfaziam, através da arrecadação alfandegária, as principais fontes de renda do governo imperial. Em resposta à solicitação do Arsenal de Marinha, o Inspetor da Alfândega, Saturnino de Souza e Oliveira verificou, em diligência ao dito Mercado, que o pedido da Câmara deveria ser indeferido, uma vez que “o lugar dos ancoradouros está marcado no Regulamento, e não é possível prescindir do Ancoradouro chamado da Praia do Peixe, aonde ancoram as embarcações costeiras, que nenhum embaraço causam aos barcos do recôn-

cavo”. Segue justificando que retirar as embarcações daquele ancoradouro só iria prejudicar o comércio costeiro, “que ainda merece mais atenção, do que o do recôncavo, que aliás nada sofre”.<sup>57</sup>[Grifo nosso].

Enviando, em 26 de janeiro de 1841, suas conclusões ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti de Albuquerque, o Chefe do Arsenal de Marinha corroborou a decisão da Alfândega de que as embarcações não causavam embaraço aos barqueiros e remadores que ali chegavam com os produtos do Recôncavo e estavam onde o Regulamento dessa instituição determinava. A decisão final dos órgãos imperiais foi claramente contrária aos interesses camarários e dos trabalhadores marítimos que ali atuavam. Para a Câmara, a decisão reiterava o posicionamento do governo imperial dentro da política centralizadora do período e esvaziava, de certa maneira, a tentativa da instituição de continuar determinando o controle sobre aquela região portuária. Finalmente, no ofício de 1º de fevereiro de 1841, o Imperador, através da Secretaria d’Estado dos Negócios do Império, esclareceu à Câmara Municipal que nada poderia ser feito diante dos relatórios do Inspetor da Alfandega e do Chefe do Arsenal de Marinha.<sup>58</sup>

Entretanto, no intuito de reafirmar sua posição de independência frente o governo imperial e, diante das negativas, sem deixar os súditos municipais sem resposta às suas súplicas e resguardando seu papel de organizadora do cotidiano da cidade e dos seus cidadãos, a Comissão criada pela Câmara Municipal para estudar o assunto reconheceu que a própria instituição camarária já dispunha de orientações acerca do ancoradouro situado na praça do Mercado do Peixe. Esclarece em ofício àquela Secretaria:

Tendo examinado a matéria, e reconhecendo, tanto que o Regulamento da Câmara marca aquele lugar para ancoradouro de certas embarcações, como que o comércio do recôncavo sofra a reunião daquelas embarcações: é de parecer, que se peça ao Governo, não a remoção das mesmas embarcações, mas que não estejam tão juntas em frente ao mencionado lugar, com o que embaraçam o livre trânsito dos

barcos da roça, e embarça o comércio do recôncavo, que merece a mesma atenção que o da costa.<sup>59</sup> [Grifo nosso].

E, assim, a Secretaria d'Estado dos Negócios do Império determinou em 27 de fevereiro de 1841 que “nenhuma providência mais se pode dar, se não de alargar-se o espaço, que já há, para a passagem a remos, e a vara dos mesmos Barcos do Recôncavo”<sup>60</sup>. Ao fim e ao cabo, parece claro que solicitar a retirada das embarcações costeiras e estrangeiras fez parte de uma estratégia tanto da Câmara Municipal, quanto dos remadores e dos barqueiros que atuavam no ancoradouro da Praia do Peixe. Ao reivindicar junto à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que se retirasse as embarcações, a Municipalidade demonstrou ter a primazia sobre o controle e a organização do ancoradouro da região, assim como dos serviços oferecidos naquele lugar. Quanto aos trabalhadores marítimos, viram suas reivindicações serem atendidas e seus direitos reconhecidos pela instituição camarária, diante da ameaça de perda de espaço e importância frente ao aumento do número de grandes embarcações fundeadas no litoral da cidade.

Desde o Regulamento das Alfândegas de 1836, os funcionários da repartição estavam obrigados, entre outras coisas, a fiscalizar e “visitar as embarcações que entrarem no porto, ou fundearem no ancoradouro de franquia, no mesmo dia da entrada”<sup>61</sup>, assim como “obrigar as embarcações a tomarem o ancoradouro que lhes competir ou atracarem a ponte”<sup>62</sup>. E, como declarou o Inspetor da Alfândega, as embarcações de cabotagem, tanto quanto as estrangeiras, tinham seu ancoradouro determinado pelo Regulamento da instituição alfandegária, separando-os em quatro categorias: quarentena, aguardando a visita do inspetor da saúde; de franquia, para as que vierem com carga ou por algum tipo de necessidade; de descarga, com mercadorias para descarga no porto; e, de carga, para as embarcações descarregadas ou que viessem especificamente para carregamento.<sup>63</sup> Estava prevista a distância necessária para o trânsito das outras embarcações, como disposto no artigo nº 124:

No porto do Rio de Janeiro os ancoradouros de quarentena, e franquia serão entre o Villegaignon e a Boa Viagem, e entre a ponta do Trem e Cruatá, aquele de meia baía para Leste, e este de meia baía para Oeste; o de descarga será entre a Ilha das Enxadas e a das Cobras, e o de carga desde o Trapiche do Sal até a Saúde; todos em conveniente distância de terra para ficar livre ao longo, e próximo da costa, o ancoradouro dos barcos de cabotagem ou em fabrico, e o trânsito comum, o melhor se possam fiscalizar os mesmos ancoradouros.<sup>64</sup>

O movimento portuário de atracação das grandes embarcações e o trânsito entre elas das embarcações miúdas, como botes, canoas, faluas, saveiros ou escaleres estavam estipulados por escrito por determinação imperial desde 1836. O Regulamento da Alfândega é extenso e, como afirma Honorato, objetivou a reforma, modernização e eficiência da arrecadação das importações e exportações. Entre as muitas disposições, ao regular sobre os portos e ancoradouros, o artigo nº 134, dispõe que

[...] todos os escaleres, faluas, saveiros ou quaisquer barcos miúdos e de descarga, que navegam dentro dos portos terão escrito, de modo bem perceptiva, no lugar mais aparente do casco, o nome por que forem conhecidos, os que o não tiverem pagarão a multa de 6\$000, e o dobro nas reincidências.<sup>65</sup>

Nesse artigo, especificamente, a instituição alfandegária interferia em uma das atribuições mais elementares da Câmara Municipal, que era de fiscalizar e normalizar os veículos, terrestres e marítimos, arrecadando os impostos referentes às emissões de licenças para a atuação pelas ruas e águas da cidade.

Portanto, as autoridades municipais já estavam cientes há bastante tempo dos dispositivos do dito Regulamento, inclusive do movimento diário de atracação de embarcações nos diversos ancoradouros espalhados pelo litoral da cidade. Ainda assim, vendo sua arrecadação ameaçada pelo prejuízo dos trabalhadores e proprietários das embarcações miúdas da região sob demanda e, muito

provavelmente, sob pressão desses mesmos trabalhadores, a instituição camarária solicitou ao governo imperial, como expressamos, que tomasse providências contra os prejuízos que estavam expostos os remadores e barqueiros diante das grandes embarcações presentes no ancoradouro do Mercado do Peixe.

É importante registrar que, três anos depois, foi garantido aos trabalhadores daquela região o seu lugar de ancoragem no cais do mercado no regulamento da Praça do Mercado<sup>66</sup>, por portaria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império de 16 de agosto de 1844, apresentado pela Câmara em 1843. Segundo o regulamento,

[...] A Praça de Marinhas é somente destinada para o desembarque dos gêneros da roça, que se devem vender nesta praça e na do Mercado (art. 8º); e a praia em frente à praça será destinada, do lado direito olhando para o mar, para as embarcações da pesca, e do lado esquerdo, para as canoas de ganho, barcos, saveiros, etc, que ali forem carregar ou descarregar, sendo a divisão regulada pelo centro do portão do lado da praia, ficando proibido depositar-se nesse lugar gêneros ou objetos que forem para embarque ou desembarque, devendo estes ser conduzidos em cabeças de pretos; ficando também proibido chegarem ali carros e carroças para o dito fim. Os infratores incorrerão na pena do título 3º § 4º secção 2ª das posturas.<sup>67</sup>

A Câmara não estabelecia nas posturas um lugar específico para o ancoradouro no Mercado. Portanto, lá se misturavam trabalhadores de carga e descarga, assim como aqueles que mantinham negócios de frete e aluguel, certamente com muitas disputas de espaço e oportunidade. De acordo com Juliana Barreto Farias, a região onde se localizava o Mercado do Peixe tinha uma longa tradição de luta empreendida pelas quitandeiras negras, pelos pombeiros, quitandeiros e roceiros que ali comercializavam seus produtos.<sup>68</sup> A autora defende que desde o final do século XVIII as quitandeiras – negras, escravas ou libertas – que trabalhavam naquela região foram precursoras “de uma certa ‘cidadania’ na urbe carioca, envolvendo a população negra, africana e crioula, residente na capital da Colônia”, indicando um ní-

vel organizacional que permitiu a administração e a posse de parte do terreno por quase todo o século XIX.<sup>69</sup>

Vemos, assim, uma prática que veio a ser pacificada nas posturas e que foi usada pelos trabalhadores marítimos que agiam no mercado para garantir o espaço necessário para a sua atuação sem serem prejudicados pelas grandes embarcações ali fundeadas e já garantidas pelos dispositivos imperiais. Fato é que o trabalho dos remadores e barqueiros foi assegurado pela sua iniciativa junto à instituição camarária, utilizando-se das sobreposições de jurisdição da Câmara Municipal e da Alfândega. Assim, se era sabido que o Regulamento da Alfândega dispunha daquele ancoradouro para a atracação e despacho de carga e descarga de mercadorias oriundas de outras províncias, das mercadorias estrangeiras e aquelas que seriam exportadas, também era notório o controle da Câmara Municipal sobre as embarcações miúdas circulantes pelo litoral da cidade, bem como das posturas que regiam a rotina do mercado e do seu ancoradouro.

FIGURA 2

Largo do Paço e Praia do Peixe

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil<sup>70</sup>



*Largo do Paço.*



*Praia do Peixe.*

Dessa maneira, constatamos que a estratégia dos trabalhadores daquele ancoradouro foi bem-sucedida ao lidar com as leis municipais e imperiais e com a concorrência entre ambas as instituições com o intuito de resguardar seu espaço de atuação e a prática de costumes comuns há muito tempo sedimentados.

A relação cotidiana de remadores e barqueiros com os outros integrantes do conjunto portuário foi conturbada e encerrava uma gama de interesses conflitantes. Donos de trapiches, moradores locais e mesmo os próprios proprietários de embarcações não se entendiam quanto à organização das áreas de embarque e desembarque da cidade e a quem cabia o direito de uso. A grande quantidade de embarcações que utilizava as pontes de atracação resultava muitas vezes em danos nas mesmas e em disputas que chegavam à Câmara Municipal. O Sr. Henrique José de Medeiros Góes solicitou, em dezembro de 1834, providências junto àquela instituição contra os falueiros que atracavam suas faluas e barcos na ponte que ele construía na Praia de D. Manoel. Reclamava que os donos e arrais das embarcações insistiam em fazer a amarração na ponte que estava em construção, desmanchando os serviços que diariamente tentava concluir.<sup>71</sup> A instituição camarária não se negou a atender o pedido do Sr. Henrique, assim justificando:

A queixa do Suplicante é justa, por que é verdade o que alega; porém o seu requerimento pelo que me toca pode ser satisfeito porque a guarda que ali há encarregada da limpeza por mais que brade nada vence com aquela gente; o único modo de obter tal procedimento dos Falueiros será haver uma patrulha de veteranos que por alguns meses ali estivessem até que cessem seu comportamento, porque eles não de trabalhar por destruir aquela ponte, e fazer todo o dano que puderem visto que conseguirão desta Câmara a remoção dela para outro lugar<sup>72</sup>. [Grifo nosso].

Os trabalhadores que atuavam naquele ponto tinham um longo histórico de presença naquela região e não cederiam aos apelos do dono da ponte em construção, nem sossegariam em garantir seu ancoradouro. Os falueiros agiam deliberadamente para estancar a

construção de uma nova ponte de atracação que, a partir da descrição do fiscal da Câmara, não serviria para as suas embarcações. É bem provável que a ponte estivesse sendo construída para a atracação das barcas a vapor que estabeleceriam o embarque e desembarque naquela região e que ligariam a Corte à Niterói. A Companhia de Navegação a Vapor estabeleceu o contrato de concessão do serviço naquele ano e já havia solicitado à Câmara locais de atracação no Largo do Moura e no Largo do Paço, regiões próximas àquela praia.<sup>73</sup>

### 3.3. **Praia da Saúde:** conserto, limpeza, fabricação de embarcações e a disputa por espaços de trabalho

Próximo do fim de março de 1841, os moradores da Praia da Saúde peticionaram ao juiz de paz do Segundo Distrito da freguesia de Santa Rita sobre os incômodos causados pela presença de saveiros e outras embarcações miúdas que ali eram consertadas, limpas e fabricadas. Os moradores reclamavam do cheiro produzido pela queima de combustíveis necessários para essas atividades, afirmando que “homens, mulheres e crianças se veem obrigados a saírem de suas casas para procurarem um ar para respirar a fim de não serem sufocados pelo fumo, sendo digno da piedade ver as crianças quase sufocadas, procurarem suas mães para as socorrerem”.<sup>74</sup> Além disso, acrescentavam o barulho insuportável causado pelos calafates e seus instrumentos.

Francisco Alves de Oliveira e outros dezoito moradores que constam da transcrição da representação pediam que acabassem os transtornos que vinham ocorrendo no logradouro entre as ruas do Cemitério e do Propósito. Destacaram, em sua representação, o caráter público do espaço, sendo utilizada a praia para o embarque e desembarque da população em geral e todo o incômodo que a presença e ação daquelas embarcações causariam ao trânsito público e que tal situação afrontava diretamente as posturas municipais no que diz respeito à Seção 2ª, Título 3º, Parágrafo 4º do Código de Posturas Municipais.

É absolutamente proibido depositar nas ruas da cidade, suas praças, cais, e outros lugares públicos de seu termo, qualquer objeto, ainda mesmo que este depósito seja momentâneo. O infrator incorrerá na multa de 10\$000 réis pela primeira vez; e, nas reincidências, em 30\$000 réis e 8 dias de cadeia.

O fiscal deverá conduzir para o depósito público os objetos encontrados nos lugares mencionados, os quais não serão entregues ao possuidor sem que este se mostre quite com o tesoureiro da Câmara Municipal, tanto na multa como na despesa que fizer com a remoção dos ditos objetos, sem que possa pedir indenização pelo prejuízo que houver.<sup>75</sup>

Mas os moradores não se restringiram às posturas municipais ao denunciar as relatadas transgressões dos trabalhadores que atuavam naquele logradouro público. Evocaram o Código de Processo Criminal, no seu artigo 206, que previa ao juiz de paz formar um ato a partir do conhecimento de infração das posturas, com declaração de testemunhas e citação do infrator na forma do artigo antecedente, que determinava:

Art. 205. Apresentada ao Juiz de Paz uma denúncia de contravenção às posturas das Câmaras Municipais, ou queixa de crime, cujo conhecimento, e decisão final lhe compete, mandará citar o delinquente para a sua primeira audiência (que nunca será a do mesmo dia da citação).<sup>76</sup>

E reconheciam, naquele momento (março de 1841), que cabia ao Juiz de Paz “proceder contra os infratores das posturas municipais, impondo as penas das mesmas posturas” [Grifo nosso].

Em seu despacho, o juiz de paz, Gabriel Pinto de Almeida, muito diligentemente, acatou todas as reclamações dos moradores e determinou que o escrivão do Distrito mandasse publicar edital decretando a prisão em flagrante daqueles que fossem surpreendidos na continuidade do delito após a ciência das determinações do Juiz e intimando aqueles que mantivessem depositados no dito logradouro

**objetos diversos, com prazo de três dias para a retirada dos mesmos, além do processo na forma da lei. O edital foi publicado no Diário do Rio de Janeiro em 1º de abril daquele ano, assim determinando:**

Gabriel Pinto de Almeida, Juiz de Paz do Segundo Distrito da Freguesia de Santa Rita, faço saber as pessoas que costumam embarçar com seus saveiros, e outras embarcações desta natureza o logradouro público que fica entre as ruas do Cemitério e Propósito; assim como encalharem, fabricarem, e consertarem as mesmas embarcações no dito lugar, com manifesta infração das posturas da Câmara Municipal, título terceiro, parágrafo quarto, sessão segunda, que não poderão de hoje em diante continuar em semelhante procedimento, que lhes é proibido, acrescentando a isto uma representação que me dirigiram os moradores do dito lugar, em que se queixam do grave incômodo e vexame em que vivem, a ponto de serem quase sufocados pelo fumo proveniente de jacarés, alcatrão, e outros combustíveis necessários ao fabrico, e conserto das ditas embarcações. Determino, portanto, que, depois da precisa ciência, vir quem possa.<sup>78</sup>

**Era de se prever que os proprietários dos saveiros e das outras embarcações não aceitariam facilmente a intervenção de terceiros e da Municipalidade no seu ambiente de trabalho. Tanto assim que, em 19 de maio do mesmo ano, encabeçados por Bernardo Joaquim de Faria, recorreram à Câmara Municipal no intuito de resguardar seus direitos. Como os Falueiros da Praia de D. Manoel ou os possuidores de botes e canoas da Ilha das Cobras – e demonstrando ser praxe nas súplicas junto à instituição camarária – os cinco peticionários fizeram questão de registrar, além da utilidade do seu serviço para o público, a utilidade à Câmara Municipal no que se refere aos “avultados impostos que pagam”<sup>79</sup>, demonstrando estarem dentro da lei no que concerne ao pagamento dos emolumentos municipais e da sua importância para a arrecadação da Municipalidade.**

Justificando a presença e o uso do logradouro para a fabricação, conserto e limpeza de suas embarcações, os Suplicantes informaram que a Praia da Saúde estava destinada há longos anos para tal fim,

constituindo um direito de uso, sem que fossem importunados pelos fiscais das administrações passadas ou da atual, o qual reconheceria o exposto como verdade e o direito ao uso daquele logradouro público. Queixavam-se da ocupação das áreas de marinha da Corte, afirmando não existir local público disponível para as suas embarcações e de outros tantos trabalhadores que se utilizavam daquele logradouro.

Afirmavam terem sido surpreendidos pelo edital do juiz de paz, que fora publicado no n° 72 do Diário do Rio de Janeiro, proibindo os Suplicantes de continuarem no uso do local sob a acusação de estarem infringindo as posturas municipais nos itens já indicados. Para Bernardo e os outros Suplicantes, há muito tempo diversas embarcações afluíam naquela praia para os mesmos fins que os deles e sem que “houvesse quem se queixasse desta prática, a não ser insignificante número de pescadores, que pretendem ter de propriedade aquela marinha para as suas canoas, e que para esse fim se acobertam com a capa de zelosos defensores dos direitos do povo.”<sup>80</sup>

Em nota marginal ao officio dos Suplicantes, a Câmara pediu que o juiz de paz informasse sobre o que havia sido exposto na súplica. Em longo officio, Gabriel Pinto de Almeida esclareceu que há muito tempo vinha ocorrendo desentendimentos entre os moradores e os trabalhadores que atuavam no serviço de descarga dos saveiros e outras embarcações que lá aportavam. E que esses trabalhadores vinham reduzindo os moradores ao desespero com seus consertos e escândalos dos quais fora testemunha e que também fora relatado pelo inspetor do distrito que, chegando ao local, os viu se afastarem no mar, em suas embarcações, de onde insultaram o inspetor e os moradores.<sup>81</sup>

O juiz afirmou que agia a partir da representação dos ofendidos moradores da Praia da Saúde e que precisava tornar livre o logradouro público das embarcações que atravancavam o embarque e desembarque dos cidadãos que ali recorriam. Indicou no seu officio que os ditos Suplicantes tinham outras áreas disponíveis no litoral da cidade para fazerem seus consertos, limpeza e fabricação das suas embarcações e que já estavam utilizando de outra área.

[...] primeiramente a praia que fica ao lado do Cais do Cemitério Inglês, em segundo lugar, a praia que fica entre a casa do pescador João de Muras (?), e a de Joanna Chiyarra (?); em terceiro lugar a Praia da Gamboa, e finalmente em toda extensão na praia de São Cristóvão até a ponta do Caju, sendo certo, que desde a proibição deste juízo os requerentes se servem dos dois primeiros lugares acima apontados, em cujos lugares não havendo moradores, não podem ser estes acomodados, nem correr o perigo de funestos crimes.<sup>82</sup>

Aparentemente, até aí parecia tudo explicado. Gabriel de Pinto Almeida esclareceu suas razões e fundamentou sua decisão, mostrando, inclusive, que os Suplicantes já vinham se utilizando de outra área para as suas necessidades. Mas a Câmara Municipal parecia querer ainda mais esclarecimentos acerca do imbróglio entre os moradores e os remadores e barqueiros da Praia da Saúde. Tanto assim que, em despacho de 09 de junho de 1841, o vereador Ezequiel, crendo no que foi relatado pelo Juiz, mas também levando em consideração a súplica de Bernardo e seus colegas, pediu que fosse ouvido o Vereador Rovi (?) Ferreira, morador antigo da região e que, provavelmente, conheceria tanto os Suplicantes, quanto os moradores do logradouro sob litígio e se as suas alegações eram verdadeiras ou não. O dito vereador foi favorável aos moradores do logradouro situado entre as ruas do Cemitério e do Propósito em razão das alegações reunidas nos documentos e deu parecer a favor de que fosse concedida a praia em frente ao Cemitério dos Ingleses para que os Suplicantes pudessem lá encalharem suas embarcações e lá fazerem a limpeza, conserto e fabrico delas.<sup>83</sup>

Todo o processo é um pouco longo diante da troca de ofícios entre as instituições envolvidas no imbróglio e a assertividade dos litigantes nas colocações e na defesa dos seus interesses. Mas é ilustrativo dos instrumentos disponíveis e das estratégias utilizadas pelos cidadãos e trabalhadores durante o século XIX na reivindicação dos seus direitos, assim como na defesa da atuação dos seus ofícios e dos seus espaços de trabalho, em um contexto de transformação das relações de trabalho.

É sintomático que os moradores que se sentiam diariamente incomodados com a presença e atuação dos remadores e barqueiros na Praia da Saúde tenham recorrido diretamente ao Juiz de Paz do Segundo Distrito da freguesia de Santa Rita. É muito provável que esses cidadãos já viessem reclamando da situação que vinha ocorrendo com os fiscais e guardas municipais responsáveis pela fiscalização e guarda do local. Entretanto, ao buscar na figura do juiz de paz a intermediação na reivindicação das suas demandas, eles demonstraram domínio da legislação em vigor, no que concerne ao Código de Processo Criminal e das atribuições do juiz enquanto força conciliatória, de polícia e de fiscalizador das posturas municipais. Em sua representação, os moradores destacaram o papel do juiz de paz de “fiscal” das posturas, com poder de execução das penalidades previstas na legislação municipal em vigor. Assim, reconheciam as múltiplas ferramentas disponíveis na luta diária pelo exercício da cidadania e na defesa dos seus direitos.

Tal reconhecimento demonstra que os cidadãos e trabalhadores do Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX entendiam as funções e a importância do juiz de paz no cotidiano da cidade e a revisão do Código de Processo Criminal, sob a lei nº 261, de 03/12/1841, teria vindo pacificar em lei uma estratégia que vinha sendo utilizada há muito tempo pela população da Corte nas suas reivindicações. Segundo Juliana Teixeira de Souza, “até a década de 1840, competia apenas aos fiscais de freguesia e aos guardas municipais fiscalizar o cumprimento das posturas municipais”.<sup>84</sup> Entretanto, como estamos mostrando, desde a criação do cargo de Juiz de Paz, em 1827, o papel de fiscalizador das posturas policiais da Câmara, com força para impor as penalidades previstas, já estava marcado e os moradores do logradouro público sob disputa mostraram que os cidadãos conheciam e acionavam esse dispositivo nas suas estratégias de luta desde que o cargo foi criado.

Sintomático, também, é o acionamento da Câmara Municipal pelos proprietários de saveiros e outras embarcações para decidir sobre a inibição do uso da praia, que ocupavam há longos anos sem serem importunados pelos fiscais da freguesia – de antes ou da atual ad-

ministração. Passou-se, aproximadamente, pouco mais de um mês entre a publicação do edital e a súplica de Bernardo Joaquim de Faria e seus colegas (o edital foi publicado em 1º de abril e a representação dos proprietários é de 19 de maio). Muitos fatores podem ter contribuído para esperarem esse tempo transcorrer até que tomassem a iniciativa, mas muito mais provável é que tenham percebido que o lugar não provia os mesmos ganhos que a atuação na Praia da Saúde proporcionava. Conforme pode ser observado na FIGURA 3, os locais de atuação se distanciaram e como o juiz de paz explicou, a praia em frente ao Cemitério dos Ingleses, situada na Praia da Gamboa (I), era desprovida de população e, mais importante, enquanto embarcações de descarga, estavam ainda mais distantes do centro da cidade do que estavam na praia entre as Ruas do Cemitério (H) e do Propósito (G), que era melhor localizada se pensarmos na proximidade do logradouro com a Praia dos Mineiros ou do Cais Pharroux. É provável que não utilizassem suas embarcações somente para o transporte de mercadorias, mas também de passageiros e a Praia da Saúde era muito favorável a esse tipo de serviço, uma vez que estava próximo do Valongo (F) e ficava na rota do itinerário entre São Cristóvão e o Cais dos Mineiros.

FIGURA 3

Mapa da região da Praia da Saúde

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil<sup>85</sup>



Ao fim e ao cabo, tratava-se de uma disputa por espaços de trabalho, uma vez que, segundo os Suplicantes, se tratariam de pescadores que pretendiam, com a reclamação, ter o logradouro disponível para as suas canoas. Como vimos, a maioria dos remadores e barqueiros levantados pelo fiscal da freguesia de Santa Rita residia nas proximidades dos pontos de atracação da cidade. No mapa produzido pelo funcionário da Municipalidade [ANEXO I], Bernardo Joaquim de Faria é possuidor de 15 saveiros de descarga e ele e seus colegas deveriam julgar que tinham precedência no uso do lugar, por terem mais embarcações e seus impostos serem mais avultados que dos pescadores que acusava.

Temos, então, uma disputa acirrada entre distintos trabalhadores por um ponto de atracação que vinha em querela há bastante tempo, uma vez que o juiz de paz afirmara que naquele momento, a “irritação já tinha tocado o seu auge”. Assim, de um lado, temos proprietários de saveiros e outras embarcações zelosos dos seus negócios e que tinham bastantes investimentos naquela região, se orientando por uma lógica capitalista de garantir a geração de lucros proporcionados pelo uso que faziam da praia, de limpeza, conserto e fabricação de embarcações. De outro, trabalhadores em situação de vida mais precária, possuidores de canoas, muitos possivelmente pescadores, que tentavam conseguir melhores condições de trabalho através de estratégias que passavam pela intermediação dos dispositivos legais disponíveis e as suas sobreposições.

Como vimos demonstrando, o espaço marítimo do litoral da cidade foi muito disputado diante do acréscimo de pessoas e mercadorias que circulavam pela baía e pelos diversos ancoradouros da Corte. Parece claro não só o movimento de controlar e regular os espaços públicos destinados ao serviço de navegação ou de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, mas, também, e principalmente, a necessidade de controlar os trabalhadores que atuavam nesse tipo de serviço que, além de brasileiros e portugueses, acolhia uma diversidade grande de nacionalidades e etnias. Concomitantemente, fazia-se necessário impor um padrão civilizador e modernizante de acordo com o projeto centralizador do governo imperial.

## NOTAS

- 1 *Diário do Rio de Janeiro*, 28/01/1829. O mesmo regulamento também pode ser encontrado no Arquivo Nacional. Polícia da Corte (Diversos Códices). Códice 413. Volume 1. Rio de Janeiro, 1829, conforme analisado no capítulo anterior.
- 2 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Demonstração das Embarcações que andam a frete em todo Município, pp. 32/32v.
- 3 *Diário do Rio de Janeiro*, 18/10/1837.
- 4 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.1 (1830-1840) – Embarcações. Transportes na Cidade do Rio de Janeiro – veículos, embarcações, transportes, pp. 26-31.
- 5 Idem. Ofício de Fiscal da Freguesia de Sant'Anna, p. 27.
- 6 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.1 (1830-1840) – Embarcações. Transportes na Cidade do Rio de Janeiro – veículos, embarcações, transportes. Ofício de Fiscal da Freguesia da Candelária, p. 28.
- 7 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Ofício do fiscal da Freguesia da Glória sobre a numeração das embarcações por carimbo e não por pintura, p. 70.
- 8 Eram embarcações utilizadas especificamente no serviço comercial de venda de gêneros alimentícios entre os navios fundeados na cidade.
- 9 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.1 (1830-1840) – Embarcações. Transportes na Cidade do Rio de Janeiro – veículos, embarcações, transportes: Ofício do Fiscal da Freguesia da Candelária, p. 31.
- 10 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Súplica de Thomas Assinali contra multa por andar sem licença, p. 43.
- 11 *Ibidem*, Ofício do fiscal da freguesia de São José sobre representação de Thomas Assinali, pp. 41/41v, 42.
- 12 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.
- 13 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.
- 14 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 1830.
- 15 Parágrafos 1º e 2º, Seção 2ª, Título 12º. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.
- 16 TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013, p. 129.
- 17 *Ibidem*, p. 130.
- 18 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 1830. Seção Primeira, Título Um, §5º.
- 19 *Ibidem*, Seção Segunda, Título Terceiro, §6º.
- 20 *Ibidem*, Seção Segunda, Título Sétimo, §17.
- 21 BRASIL. Lei de 15 de outubro de 1827, art. 2º e 3º. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LIM/LIM-15-10-1827.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM-15-10-1827.htm). Acesso em: 15/01/2016.
- 22 *Ibidem*.
- 23 HOLLOWAY, Thomas H. *Polícia no Rio de Janeiro: repressão e resistência numa cidade do século XIX*. Tradução de Francisco de Castro Azevedo. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1997, p. 112.
- 24 SOUZA, Juliana Teixeira de. As Câmaras Municipais e os trabalhadores no Brasil Império. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 5, nº 9, 2013, p. 20. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2013v5n9p11/25462>. Acesso em: 15/01/2016.
- 25 FLORY, Thomas. op. cit., p. 84.
- 26 *Ibidem*, p. 85.
- 27 *Ibidem*, p. 90.

- 28 *Ibidem*, p. 95.
- 29 HOLLOWAY, Thomas H. op. cit., p. 61.
- 30 FLORY, Thomas. op. cit., p. 100.
- 31 “Como no había una sanción, los presuntos litigantes siempre podían negarse a ser conciliados. [...] En casi cualquier caso que se traía ante él, un intento activo del magistrado por conciliar probablemente le acarrearía un enemigo innecesario. Si realizaba demasiadas conciliaciones, eso ciertamente lo pondría en malos términos con los miembros del juzgado local, que se ganaban la vida desangrando a los litigantes. Así, la solución que encontró la mayoría de los magistrados probablemente fue pasiva”. *Idem*. *Ibidem*.
- 32 *Ibidem*, p. 98.
- 33 MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Os juízes de paz e o mercado de trabalho Brasil, século XIX. In: RIBEIRO, Gladys Sabina; NEVES, Edson Alvisi; FERREIRA, Maria de Fátima Cunha Moura (Orgs.). *Diálogos entre Direito e História: cidadania e justiça*. Niterói: EdUFF, 2009, p. 240.
- 34 Ver: BRASIL. Lei de 13 de setembro de 1830. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-37984-13-setembro-1830-565648-publicacaooriginal-89398-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37984-13-setembro-1830-565648-publicacaooriginal-89398-pl.html). Acesso em: 15/01/2016; Lei de 11 de outubro de 1837. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-108-11-outubro-1837-559407-publicacaooriginal-85738-pl.html>. Acesso em: 15/01/2016.
- 35 MENDONÇA, Joseli Maria Nunes, 2009, op. cit., pp. 240-241.
- 36 *Ibidem*, p. 252.
- 37 HOLLOWAY, Thomas H. op. cit., p. 70.
- 38 MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004, pp. 206-208.
- 39 TERRA, Paulo Cruz (2013). op. cit., pp. 130-132. Sobre o papel das instituições camarárias na regulação das relações de trabalho e como espaço de resistência dos trabalhadores no Oitocentos, ver: *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 5, n° 9, janeiro-junho de 2013; SOUZA, Juliana Teixeira. op. cit.; POPINIGIS, Fabiane. op. cit.
- 40 Sobre o assunto, ver, principalmente: IAMASHITA, Léa. M. Carrer. A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, v. 3, 2009, pp. 41-56. Disponível em: [http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista\\_agcrj\\_pdf/revista\\_agcrj\\_3.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista_agcrj_pdf/revista_agcrj_3.pdf). Acesso em: 15/01/2016; PEREIRA, Vantuil. “Ao Soberano Congresso”: Petições, Requerimentos, Representações e Queixas à Câmara dos Deputados e ao Senado – Os direitos do cidadão na formação do Estado Imperial brasileiro (1822-1831). Niterói, 2008. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2008\\_PEREIRA\\_Vantuil-S.pdf](http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2008_PEREIRA_Vantuil-S.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- 41 PEREIRA, Vantuil. op. cit., p. 216.
- 42 *Ibidem*, pp. 218-219.
- 43 *Ibidem*, p. 220.
- 44 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Pedido de licença dos Falueiros da Praia de D. Manoel, p. 62.
- 45 MOREAUX, Louis Auguste. Ponte de desembarque, Praya D. Manuel. Rio de Janeiro, RJ: Lit. de Heaton e Rensburg, 1845. 1 gravura, litograv., pb., 23,4 x 31,5cm em papel 26,7 x 39,7 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon393038\\_10/icon393038\\_10.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon393038_10/icon393038_10.jpg). Acesso em: 14/01/2016.
- 46 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Despacho do fiscal da Freguesia de São José deferindo a súplica do Falueiros da Praia de D. Manoel, p. 62v.
- 47 SOUZA, Juliana Teixeira de, 2007, op. cit., p. 184.
- 48 *Ibidem*, pp. 171-172.
- 49 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Despacho do

- Engenheiro da Marinha indeferindo a súplica do Falueiros da Praia de D. Manoel, p. 63.
- 50 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Súplica solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na praia da Ilha das Cobras, p. 76.
- 51 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Despacho do Fiscal da Freguesia de São José sobre a pretensão dos Suplicantes da Ilha das Cobras, p. 77.
- 52 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838. Seção II, Título 12º, § 4º.
- 53 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Súplica solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na Praia de D. Manoel, p. 45.
- 54 KIDDER, Daniel P., op. cit., p. 138.
- 55 HONORATO, Cezar T., 2002, op. cit., p. 166.
- 56 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.11 – Embarcações: botes, lanchas, lanchões, faluas: Ofício da Câmara Municipal à Secretaria d'Estado dos Negócios do Império, p. 3.
- 57 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.11 – Embarcações: botes, lanchas, lanchões, faluas: Ofício do Inspetor da Alfândega ao Chefe do Arsenal de Marinha, p. 8.
- 58 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.11 – Embarcações: botes, lanchas, lanchões, faluas: Ofício em que Sua Majestade o Imperador Manda, pela Secretaria d'Estado dos Negócios do Império, remeter ao Ilustríssimo Senado da Câmara Municipal desta Corte, p. 4.
- 59 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.4.11 – Embarcações: botes, lanchas, lanchões, faluas: Ofício Câmara Municipal do Rio de Janeiro à Secretaria d'Estado dos Negócios do Império, p. 5.
- 60 Ibidem. Ofício Secretaria d'Estado dos Negócios do Império à Câmara Municipal do Rio de Janeiro participando as devidas providências, p. 1.
- 61 BRASIL. Decreto de 22 de junho de 1836, art. 37, §1º. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html). Acesso em: 15/01/2016.
- 62 Ibidem.
- 63 Ibidem. Capítulo VII, art. 122, §1º-4º. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html). Acesso em: 15/01/2016.
- 64 BRASIL. Decreto de 22 de junho de 1836. Capítulo VII, art. 122, §1º-4º. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html). Acesso em: 15/01/2016.
- 65 BRASIL. Decreto de 22 de junho de 1836. Capítulo VII, art. 122, §1º-4º. Artigo 134. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html). Acesso em: 15/01/2016.
- 66 "O acesso à Praça era feito por quatro portões monumentais, um em cada lado, conduzindo a ruas transversais que se cruzavam no centro, junto a um chafariz de pedra lavrada. Outras ruas calçadas acompanhavam as quatro faces, abrindo-se para elas tanto as lojas externas, como as do pavilhão central. Ocupando todo um quarteirão, dividia-se ainda em três áreas: o *centro*, destinado para venda de hortaliças, legumes, aves e ovos; o *lado do mar*, para peixe fresco, seco e salgado; e o *lado da rua* (voltado para a rua do Mercado e o Largo do Paço), para cereais, legumes, farinha e cebolas". FARIAS, Juliana Barreto. Greve nas Marinhas: protestos, tradições e identidades entre pequenos lavradores, quitandeiras e pombeiros (Rio de Janeiro, século XIX). *ArtCultura* (UFU), v. 11, 2009, pp. 35-55, p. 38. Disponível em: <http://>

- www.artcultura.inhis.ufu.br/PDF19/j\_farias\_19.pdf. Acesso em: 15/01/2016.
- 67 Edital de 20 de agosto de 1844, art. 14. Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.
- 68 FARIAS, Juliana Barreto, 2009, op. cit., p. 40.
- 69 Ibidem, p. 41. Ver também: FARIAS, Juliana Barreto. *Mercados minas: Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro, 1830-1890*. São Paulo, 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-22102012-113439/pt-br.php>. Acesso em: 15/01/2016; GOMES, Flávio S.; SOARES, Carlos E. Libano. "Dizem as quitandeiras": ocupações urbanas e identidades étnicas numa cidade escravista – Rio de Janeiro, século XIX. *Acervo*, v.15, n.2, jul./dez.2002, pp. 03-16; Disponível em: [http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revista\\_acervo/article/view/211/211](http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revista_acervo/article/view/211/211). Acesso em: 15/01/2016.
- 70 PUSTKOW, Friedrich. *Largo do Paço (1)*. Rio de Janeiro, RJ: G. Leuzinger Ed., [1850]. 1 gravura, litografia, pb, 24 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon393034/icon393034\\_04.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon393034/icon393034_04.jpg). Acesso em: 15/01/2016.
- 71 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Súplica de Henrique José de Medeiros Góes para que não se atraquem faluas na sua ponte em construção, p. 10.
- 72 Ibidem.
- 73 NORONHA SANTOS, F. A. op. cit., p. 218.
- 74 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Certidão de inteiro o teor de um requerimento que me foi dirigido pelos moradores em frente do logradouro público que existe entre as ruas do Cemitério, e do Propósito, bem como o teor do meu despacho proferido nesse requerimento, pp. 52-54; 56-58.
- 75 Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.
- 76 BRASIL. Código do Processo Criminal de Primeira Instância, Capítulo IX – Das Sentenças no Juízo de Paz, Art. 205 e 206. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/LIM-29-11-1832.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-29-11-1832.htm). Acesso em: 25/09/2017.
- 77 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Certidão de inteiro o teor de um requerimento que me foi dirigido pelos moradores em frente do logradouro público que existe entre as ruas do Cemitério, e do Propósito, bem como o teor do meu despacho proferido nesse requerimento, pp. 52-54; 56-58.
- 78 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. Certidão de inteiro o teor de um requerimento que me foi dirigido pelos moradores em frente do logradouro público que existe entre as ruas do Cemitério, e do Propósito, bem como o teor do meu despacho proferido nesse requerimento, pp. 52-54; 56-58.
- 79 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. Súplica solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na Praia da Saúde, pp. 50/50v-51.
- 80 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. Súplica solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na Praia da Saúde, pp. 50/50v-51.
- 81 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Ofício solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na Praia da Saúde, pp. 52/52v e 55/55v.

82 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Ofício solicitando a continuidade do uso do logradouro situado na Praia da Saúde, pp. 52/52v e 55/55v.

83 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias: Ofício solicitando

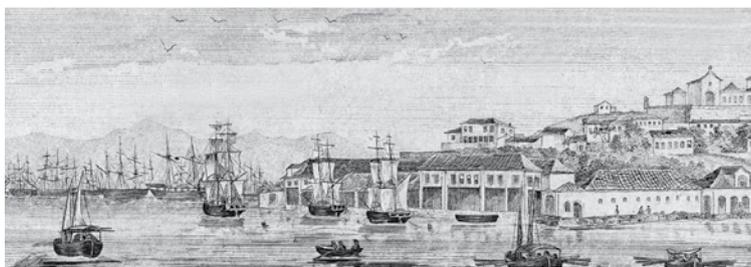
a continuidade do uso do logradouro situado na Praia da Saúde, pp. 48/48v e 49/49v.

84 SOUZA, Juliana Teixeira de, 2013, op. cit., p. 20.

85 MANSO, José Maria. *Plano da planta da cidade e subúrbios do Rio de Janeiro*. Paris [França]: Impr. Lemerrier, 1850. 1 planta, 71 x 99. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart309961/cart309961.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309961/cart309961.jpg). Acesso em: 26 set. 2017. 25/09/2017.

— CONSIDERAÇÕES FINAIS —

**Ilha das Cobras.** PUSTKOW, Friedrich. *Ilha das Cobras*. Rio de Janeiro, RJ: G. Leuzinger Ed., [1850]. 1 gravura, litografia, pb, 24 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon393034/icon393034\\_03.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon393034/icon393034_03.jpg). Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.



Por meio dos dispositivos legais criados com o constitucionalismo de 1824 e a direção liberal dos primeiros anos da nação brasileira, a população do Império testemunhou a abertura de novas formas de reivindicar seus direitos. Diante dessas novas possibilidades, os cidadãos compreenderam as oportunidades abertas ao exercício da cidadania, em um processo que viabilizou a criação de estratégias de luta e formação de identidades que congregou diferentes agentes sociais.

Avaliando os remadores e os barqueiros, percebemos como os trabalhadores oitocentistas constataavam as mudanças que vinham ocorrendo rapidamente. As petições e as requisições foram um importante instrumento de ação dos cidadãos do Império e as solicitações junto à Câmara, sempre em conjunto, demonstram que havia uma noção de que suas solicitações tinham mais chances de serem atendidas quando reivindicadas em grupo e não individualmente. Os pedidos de solução de contendas junto à Câmara Municipal ou junto aos juízes de paz encontrados durante esta pesquisa mostram que aquelas personagens tinham noção de interesses em comum frente aos novos desafios que surgiam em seu meio.

Isso destaca não só o papel dessas instituições como reguladoras do mundo do trabalho carioca no Oitocentos, mas também como locais reconhecidos pelos trabalhadores para a reivindicação de direitos de uso costumeiros. O uso das sobreposições das jurisdições entre diferentes instâncias de poder foi uma janela aberta para a classe trabalhadora resistir ao controle político e econômico dos seus espaços de trabalho e de garantir seus direitos.

Ao mesmo tempo, a expansão e a consolidação do capitalismo no lado de cá do Atlântico precarizou a experiência de vida dos trabalhadores – e da população pobre em geral – ao longo do século XIX. O contexto brasileiro de aumento da produção do café exigiu mais braços, mais transporte, mais investimentos, renovando a inserção da economia brasileira no mercado mundial. Esse cenário exigiu o incremento da exploração da força de trabalho, que foi intensificada sob novas perspectivas, traduzida pela entrada de mão de obra escravizada e dita livre. Para tanto, a defesa do contrabando e as novas com-

panhias de colonização serviram a tais interesses de maneira adequada e tiveram os maiores beneficiários nos negociantes, comerciantes, proprietários de escravos e terras, além dos seus representantes políticos no Parlamento.

Ao longo desse trabalho, seguimos o horizonte thompsoniano<sup>1</sup> no que diz respeito ao avanço político e econômico sobre o mundo do trabalho, especificamente sobre o serviço de navegação no litoral da cidade do Rio de Janeiro. Buscamos cruzar esses dois caminhos, mostrando como remadores e barqueiros reagiram às transformações das práticas costumeiras naquela sociedade. Ao mesmo tempo em que as instituições municipais e imperiais estreitavam o controle e as restrições sob os espaços destinados ao exercício das suas atividades, as relações sociais entre diferentes grupos vinham, a cada dia, pautando-se por aspectos capitalistas, no que tange à necessidade de auferir ganhos e de garantir a própria sobrevivência.

A cidade, por suas características portuárias, proporcionava a esses trabalhadores a percepção mais aguda do processo de precarização da vida e da mercantilização da sua força de trabalho. O ofício de remador no serviço de navegação podia ser pesado e extenuante e o aumento de pessoas e mercadorias circulando pelos ancoradouros da cidade, da mesma forma que expandiu o mercado de trabalho, potencializou a exploração desses trabalhadores. Os conflitos de interesses nas praias da cidade foram marcantes e é através deles que identidades de classe surgem e se estabelecem.

Esse universo movimentado e conflituoso não mereceu destaque, até o momento, da historiografia do trabalho. No que tange à História da Escravidão, Nielson Rosa Bezerra<sup>2</sup> avançou ao aprofundar a análise da principal fonte concernente ao perfil dos trabalhadores na primeira metade do século XIX. Ele frisou a diversidade étnica que compunha o grupo de remadores e barqueiros matriculados no Arsenal de Marinha da Corte como parte do contexto que compôs o mosaico da escravidão no Recôncavo da Guanabara. Entretanto, como o seu objetivo era a identificação dos africanos arrais e remadores, a forte presença de estrangeiros de outras origens ficou ofuscada.

Conforme demonstrado neste livro, os remadores e barqueiros que circulavam pelos ancoradouros da cidade dividiam-se, majoritariamente, entre brasileiros e portugueses, mas continham outras nacionalidades como franceses, ingleses e espanhóis. As embarcações utilizadas, em sua maioria, eram canoas e botes, que necessitavam de um ou dois remadores, respectivamente.

As informações da municipalidade mostraram-nos os proprietários de embarcações matriculados na Câmara Municipal. Procuramos, então, aprofundar essas fontes, dando complexidade à linha que separa os possuidores de embarcações dos trabalhadores delas. Ora, possuir um escravo não significava, necessariamente, a ascensão social de um indivíduo. Possuir uma canoa ou um bote não indicava, automaticamente, que havia um escravizado ou um trabalhador “livre” a serviço do dono da embarcação. Demonstramos que a maioria dos proprietários que residiam em freguesias como do Engenho Velho e de Santana, que estavam mais distantes da região central e que tinham o perfil de regiões mais pobres, guardavam um grande número de cidadãos ditos livre e libertos pobres. Nessas freguesias, por exemplo, além de só haver botes cadastrados, estes eram exclusivamente de propriedade de brasileiros.

Além disso, relativizamos o valor de uma embarcação e a quantia atribuída ao valor de compra de um escravo. Embasados nos relatos de viajantes e nos memorialistas, as obras clássicas da escravidão que se debruçaram sobre o trabalho marítimo no Rio de Janeiro afirmaram que os remadores das embarcações eram africanos ou crioulos escravizados, pertencentes aos donos dos barcos ou eram escravos de aluguel. Seus possuidores seriam brasileiros ou portugueses que capitaneavam o serviço. Defendemos que adquirir um escravo, uma embarcação e ainda quitar as obrigações legais junto às instituições municipais e imperiais podia ser altamente custoso para trabalhadores pobres, muitos deles libertos ou livres e estrangeiros em situações ilegais.

A região portuária da cidade, que se estendia pelo litoral das principais freguesias urbanas, era o local ideal para a fuga ou deserção de imigrantes lusos ou de outras nacionalidades que quisessem ter

na Corte uma vida diferente. Atraídos pelas possibilidades de ganhos favorecidas pelo crescimento econômico da região, livres, libertos e escravizados submeteram-se a coerções diversas. Deslizar pelas águas da Guanabara era um tipo de atividade que favorecia trabalhadores ilegais ou que não estivessem quites com as suas obrigações tributárias. Um indicativo dessa situação foi demonstrar como os fiscais da municipalidade reclamavam, sistematicamente, da falta de procura pela matrícula das embarcações, ou pelas fugas e abandono delas quando da presença de algum funcionário da Câmara Municipal.

A bibliografia disponível sobre as transformações dos transportes na cidade do Rio de Janeiro não deu nenhum destaque à presença desses trabalhadores e minimizaram a importância das embarcações miúdas no ordenamento urbano da cidade. Não negamos que a introdução do vapor, sob a égide da Revolução Industrial e da expansão do capitalismo, transformou a maneira como se articulava o Rio de Janeiro com o resto do mundo, implicando uma modificação na sua infraestrutura e no próprio dinamismo da cidade. Contudo, demonstramos que esse processo não foi automático e dicotômico como tem sido apresentado e ocorreu, principalmente, na segunda metade do século XIX.

A historiografia dos últimos trinta anos vem logrando demonstrar que as relações entre diferentes atores sociais não se dão de maneira automática e simples. A renovação dos horizontes teóricos e a redefinição dos marcos temáticos e cronológicos vêm favorecendo a aprofundamento dos estudos sobre trabalho, escravidão e imigração.

No período pesquisado, mostramos que a nova tecnologia do vapor ainda demandava uma inversão de capitais que despertou a desconfiança dos negociantes da região. Investir em uma barca a vapor nos primeiros anos da década de 1830 ainda era demasiadamente caro frente às embarcações usuais, que eram mais lentas, porém tinham mais capacidade de tonelagem. Esse processo esteve, de início, a cargo do Estado imperial, que necessitava reafirmar a sua presença nos mais distantes pontos do território nacional.

Propusemos, neste livro, uma reflexão sobre a introdução do transporte a vapor e, paralelamente a isso, a continuidade do trans-

porte em faluas, botes e canoas durante a primeira metade do século XIX. Acreditamos na dialética desse processo, que evidencia como as manifestações populares podem constituir-se enquanto estratégias políticas e sociais bem-sucedidas. Assim, é possível lançar uma luz sobre as outras maneiras de ligação entre a Corte e o Recôncavo utilizadas pelas classes empobrecidas da cidade, assim como complexificar a configuração dos trabalhadores que agiam de maneira resiliente na luta por seus direitos.

Sabemos que não há período histórico sem transformações, mas o século XIX foi especialmente rico em mudanças nas esferas sociais, políticas e econômicas. No que concerne ao acesso à cidadania e aos direitos civis, ele foi, muitas vezes, obstruído por projetos políticos que visavam manter o *status quo*. Porém, verificamos que quando certos de estarem diante de práticas consideradas ilegítimas, aquelas personagens não hesitaram em acionar as instituições e os instrumentos disponíveis para fazerem valer seus direitos e, a seu modo, influenciarem o ritmo das mudanças em curso.

## NOTAS

1 Conforme Introdução, nota 10.

2 BEZERRA, Nielson Rosa. op. cit, conforme análise do Capítulo 2.

— ANEXOS —

**ANEXO I:****Demonstração das embarcações que andam a frete pelo Município Neutro**

\* T= Tripulação

<b>FREGUESIA DA CANDELÁRIA</b>												
<b>POSSUIDORES</b>			<b>EMBARCAÇÕES</b>									
<b>Endereço</b>	<b>Nomes</b>	<b>Naturalidade</b>	<b>Saveiro</b>	<b>T*</b>	<b>Barco</b>	<b>T*</b>	<b>Falua</b>	<b>T*</b>	<b>Bote</b>	<b>T*</b>	<b>Canoa</b>	<b>T*</b>
Praia dos Mineiros, 7	Bernardo Joaquim de Farias	Português	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praia dos Mineiros, 13	Jose de Azevedo Lemos	Português	06	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praia dos Mineiros, 13	Manoel Antônio Ribeiro de Castro	Português	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praia dos Mineiros, 17	Damiao José da Silva	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
Praia dos Mineiros, 19	José A. Correa	Português	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praia dos Mineiros, 53	Jose Pedro Pereira de Lima	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-

FREGUESIA DE SÃO JOSÉ												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
Rua da Cadeia, 7	Francisco Antonio	Português	-	-	-	-	-	-	05	10	-	-
Beco dos Ferreiros, 21	Francisco Netto	Português	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-
Largo do Paço, 3	Luiz de Moraes Cardozo	Português	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-
Rua da Cadeia, 23	Francisco Lopez	Francês	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
Rua fresca, 2	Manoel da Silva	Português	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
Rua de d. Manoel, 3	José Cardozo	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
Rua da Cadeia	João Midose	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
Rua de d. Manoel, 7	José pereira de Azevedo	Português	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
Travessa do Paço	Henrique Brune	Inglês	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-
Rua da Cadeia, 7	João Baptista de Assis	Português	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
Travessa do Paço, 2	Francisco da Eira	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
Rua de D. Manoel	Antônio Romero	Espanhol	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
Beco do Guindaste	D. Maria Ignácia	Brasileiro	-	-	-	-	04	20	-	-	-	-
Beco dos Ferreiros, 15	Luiz Antônio Marques	Brasileiro	-	-	-	-	01	05	-	-	-	-
Niterói	Luiz Manoel Vianna	Brasileiro	-	-	-	-	01	05	-	-	-	-
Rua fresca, 8	Joaquim José Ramos	Português	-	-	-	-	01	05	-	-	-	-
Largo do Moura	Diogo Manoel de Faria	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
Beco do Guindaste	Francisco Gaspar	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
Rua fresca	José Maria	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
Rua fresca	José Francisco	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-

FREGUESIA DO ENGENHO VELHO												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-

FREGUESIA DE SANT'ANNA												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	06	12	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	06	12	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-

FREGUESIA DE SANTA RITA												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
-	-	Português	-	-	-	-	01	05	-	-	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	02	10	-	-	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-			-	-	-	-
Ilha das Cobras, 55	José Joaquim	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	04	04
Praia da Saúde, 81	Manoel Marques da Silva	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	05	05
Ilha das Cobras, 41	Luiz Antônio da Silva	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Ilha das Cobras, 13	José Antônio de oliveira	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	03	03
Ilha das Cobras, 33	Antônio	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Beco das Canoas, 8	Nicolau Nheco (?)	Sardo	-	-	-	-	-	-	01	01	01	01
Ilha das Cobras, 2	Manoel Antônio Mourão	Espanhol	-	-	-	-	-	-	-	-	04	04
Rua da Candelária, 18	José Luiz dos santos	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	04	04
Ilha das Cobras, 44	Manoel Joao de figueiredo	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Ilha das Cobras, 31	Thomazia T.	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Beco do Suspiro, 3	Gertrudes Lodovina	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	04	04
Ilha das Cobras, 62	Jose de Sousa Fragoso	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Praia da Saúde, 13	Antônio Jose da Silva	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	02	02
Ilha das Cobras, 1	Manoel da Costa Pereira	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Praia da Saúde, 83	Antônio Joaquim da Costa	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	04	04
Praia da Saúde, 109	José Ferreira da Silva	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	02	02

FREGUESIA DE SANTA RITA [cont.]												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
Na banca que existe na Prainha	Francisco dos Santos	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	02	02
Lazareto, 17	Jacinto Jose Vogado	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Praia da Saúde, 63	Joaquim moura dos santos	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	03	03
Rua do Jogo do Boma (?), 45	Antônio José de Correa	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Praia da Saúde, 63	João Jacinto da Silva	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Rua dos Pescadores, 82	Joaquim Antunes França	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	02	02
Praia da Saúde, 77	Manoel Joaquim Pereira	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	03	03
Rua Sem Saída, 6	João dos Passos Perdigão	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
Ilha das Cobras, 106	Joao Assis d'Almeida	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	03	03
Praia da Saúde, 117	Joaquim d'Jesus	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	01
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	02	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	02	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	02	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-

FREGUESIA DE SANTA RITA [cont.]												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	02	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	-	-	01	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	03	06	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Brasileiro	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	04	08	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	02	04	-	-
-	-	Português	-	-	-	-	-	-	01	02	-	-
Nova de S. Bento, 159	Antônio Tavares Guerra	Brasileiro	-	-	03	09	-	-	-	-	-	-
Beco do Fogo, 159	Felix Antônio	Brasileiro	-	-	02	06	-	-	-	-	-	-
Direita, 153	Joaquim dos santos	Português	-	-	-	-	02	10	03	06	-	-
-	José Carcamano	Napolitano	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
-	Manoel	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 65	Joaquim José	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Rua do Livramento, 2	Manoel Vaz de Figueiredo	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-

FREGUESIA DE SANTARITA [cont.]												
POSSUIDORES			EMBARCAÇÕES									
Ruas	Nomes	Naturalidade	Saveiro	T*	Barco	T*	Falua	T*	Bote	T*	Canoa	T*
Praia da Saúde, 47	Joao Baptista Costa	Sardo	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 133	Jose de Vargas	Espanhol	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 139	Agostinho Jose P.	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 145	Jose da Matta	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 153	José Pereira dos Santos	Português	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-
Praia da Saúde, 159	Jose Caforino	Sardo	-	-	-	-	-	-	01	01	-	-

**ANEXO II:****Impostos existentes, que outrora eram arrecadados pela Polícia, conforme Artigo 3º, § 1º da Carta de Lei de 3 de outubro de 1834.**

Fonte: AGCRJ. Série Legislativo Municipal (1830-1842) – Códice 16.4.24

Armazéns de Molhados	12\$000
Armazéns de Madeiras	12\$000
Armazéns de Maprames	12\$000
Armazéns de Mantimentos	12\$000
Armazéns de Carne Seca	12\$000
Armazéns de Louças	12\$000
Armazéns de Toucinho, Queijos e Fumos	12\$000
Botequins e Albergues	12\$000
Casas de Passo	12\$000
Casas a Jogo	25\$600
Confeitarias	12\$000
Seges de aluguel	12\$000
Barcos de Descarga	6\$400
Barcos que navegam para o Porto das Caixas, Macaé, Vila Nova, Pilar, Iguaçú e Cabo Frio	4\$800
Barcos à frete	2\$400
Carros à frete	6\$400
Carros de conduzir trigo	4\$800
Carros de serviço que entram na Cidade	2\$400
Carroças à frete	4\$000
Cavalos, e bestas à frete	1\$600
Faluas, e Escaleres	2\$400
Fazer, e vender Fogos de Artificio	4\$800
Lanchas à frete	6\$400
Mascatear fazendas, e louças pelas ruas	4\$800
Pedir esmolos; Irmandades	1\$200
Tabernas que vendem comidas feitas	4\$800
Tabernas sem comidas	2\$400
Tabernas que vendem Café feito, mais	12\$800
Canoas que navegam para os rios portos acima	2\$400
Canoas à frete	\$800
Catraits à frete	\$800

ANEXO III:

Procedências dos arrais africanos (escravos e forros) das embarcações da Baía de Guanabara (1829-1832)

Fonte: BEZERRA, Nielson Rosa, 2010, p. 125

PROCEDÊNCIAS	QUANTIDADE	%
Quilimane	02	1,7
Angola	05	4,2
Benguela	24	20,2
Cabinda	20	17
Rebolo	03	2,5
Congo	18	15,2
Moçambique	17	14,2
Mina	14	11,7
Calabar	02	1,7
Monjolo	04	3,3
Cassange	06	05
Mungão (?)	01	0,8
Quissaman	01	0,8
Moumbi	02	1,7
<b>TOTAL</b>	<b>119</b>	<b>100</b>

ANEXO IV:

FIGURA 1

Planta da baía do Rio de Janeiro

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. Planta da Baía do Rio de Janeiro, 1768-1848.

Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/624520092>.

Acesso em: 14/01/2016

Acervo: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin – PRCEU/USP.



ANEXO V:

FIGURA 2

Vista do Rio de Janeiro – 1835

Fonte: RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris: Lith. de G. Engelmann, 1835.  
Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon94994\\_item1/index.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994_item1/index.html).  
Acesso em: 14/01/2016

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil



**ANEXO VI:**

**FIGURA 3**

**Os refrescos do Largo do Palácio**

Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris: Firmin Didot Frères, 1835.

Disponível em: [http://www.brasilliana.usp.br/handle/1918/1/search?order=DESC&rpp=10&sort\\_by=score&page=7&group\\_by=none&etal=0&view=listing&fq=DEBRET,%20Jean%20Baptiste](http://www.brasilliana.usp.br/handle/1918/1/search?order=DESC&rpp=10&sort_by=score&page=7&group_by=none&etal=0&view=listing&fq=DEBRET,%20Jean%20Baptiste).

Acesso em: 14/01/2016

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional – Brasil



— REFERÊNCIAS —

## 1.1 BIBLIOGRAFIA

### Teses e dissertações

BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Niterói, 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1235.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.

COSTA, Gilciano Menezes. *A escravidão em Itaboraí: uma vivência às margens do rio Macacu (1833-1875)*. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia Universidade Federal Fluminense, Niterói. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1603.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.

FARIAS, Juliana Barreto. *Mercados minas: Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro, 1830-1890*. São Paulo, 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-22102012-113439/pt-br.php>. Acesso em: 15/01/2016.

PARRON, Thâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. São Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-04022010-112116/pt-br.php>. Acesso em: 14/01/2016.

PEREIRA, Vantuil. “Ao Soberano Congresso”: Petições, Requerimentos, Representações e Queixas à Câmara dos Deputados e ao Senado – Os direitos do cidadão na formação do Estado Imperial brasileiro (1822-1831). Niterói, 2008. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2008\\_PEREIRA\\_Vantuil-S.pdf](http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Tese-2008_PEREIRA_Vantuil-S.pdf). Acesso em: 15/01/2016.

POPINIGIS, Fabiane. “Operários de casaca”? Relações de trabalho e lazer no comércio carioca na virada dos Séculos XIX e XX. Campinas, 2003. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas. Campinas. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000308424&opt=3>. Acesso em: 15/01/2016.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à História dos Transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. São Paulo, 2006. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-06072007-112143/pt-br.php>. Acesso em: 14/01/2016.

SOUZA, Juliana Teixeira de. *A autoridade municipal na Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1840-1889)*. Campinas, 2007. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000418331>. Acesso em: 15/01/2016.

TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Niterói, 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2007\\_TERRA\\_Paulo\\_Cruz-S.pdf](http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2007_TERRA_Paulo_Cruz-S.pdf). Acesso em: 15/01/2016.

### Livros e artigos de periódicos e de eventos

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e

- cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos*, n. 21, São Paulo, Cebrap, julho de 1988.
- ALVES, Jorge Fernandes. Lógicas migratórias no Porto Oitocentista. In: SILVA, Nizza da; BAGANHA, Ioannis; MARANHÃO, Maria José; PEREIRA, Miriam Halpern (Orgs.). *Atas do congresso internacional sobre emigração e imigração em Portugal* (séculos XIX e XX), Lisboa: Fragmentos, 1993.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Atlas da Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro – ensaio – 1565-1965*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, 1967.
- BASILE, Marcello. Revolta e cidadania na Corte regencial. *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 11, n. 22, 2007, pp. 41-67. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/v11n22a03.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/v11n22a03.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- BATALHA, Cláudio H. M. A Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 2001.
- BELLUZZO, Ana Maria. A propósito d'O Brasil dos Viajantes. *Revista USP*. São Paulo: USP, vol. 30, jun/jul/ago de 1996. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i30p6-19>. Acesso em: 15/01/2016.
- BERNARDES, Lysia M. C. Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: \_\_\_\_\_; SOARES, Maria Therezinha de Segadas (Orgs.). *Rio de Janeiro: Cidade e Região*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura (Biblioteca Carioca), 1990.
- BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- BRIERLY, Oswald Walters, Sir. *Oswald Brierly*: diários de viagens ao Rio de Janeiro 1842-1867. In: MENEZES, Pedro da Cunha e (Org.). Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2006.
- CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- \_\_\_\_\_. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- \_\_\_\_\_. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- \_\_\_\_\_. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *História Social*. São Paulo: UNICAMP, v. 19, 2010. Disponível em: <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/view/315/271>. Acesso em: 15/01/2016.
- \_\_\_\_\_. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CHAMBERLAIN, Henry. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820*. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos, 1943. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/227375>. Acesso em: 14/01/2016.
- COARACY, Vivaldo. *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Livraria José Olympio, 1944.
- CONERJ: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Evolução das Embarcações na Ligação Rio-Niterói: 1835-1987*. Rio de Janeiro, [s/d.].
- CRUZ, M. C. V. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Niterói, v. 8, n. 2, 1999. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris: Firmin Didot Frères, 1835. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/624520093>. Acesso em: 14/01/2016.
- DOLHNIKOFF, Miriam. Império e governo representativo: uma releitura. *Cad. CRH*, Salvador, v. 21, n. 52, Abril de 2008, pp. 13-23. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792008000100002>. Acesso em: 16/01/2016.
- DUCRUET, César. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY,

- Joan; BRUTTOMESEO, Rinio. *The port city in the XX1st century*. New challenges in the relationship between port and city. S. L., REFE, 2011, pp. 32-48. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208>. Acesso em: 14/01/2016.
- DUNLOP, Charles Julius. *Os meios de transportes do Rio Antigo*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1972.
- EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil, ou, Diário de uma visita à terra do cacauzeiro e da palmeira*. São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Ed. Itatiaia, 1976.
- FARIAS, Juliana Barreto. Greve nas Marinhas: protestos, tradições e identidades entre pequenos lavradores, quitadeiras e pombeiros (Rio de Janeiro, século XIX). *Art Cultura (UFU)*, v. 11, 2009, pp. 35-55. Disponível em: [http://www.artcultura.inhis.ufu.br/PDF19/j\\_farias\\_19.pdf](http://www.artcultura.inhis.ufu.br/PDF19/j_farias_19.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- FLETCHER, James. Rio de Janeiro March 3rd, 1853 Rev. J. C. Fletcher, Chaplain. The sailor's magazine, New York, American Seamen's friend society, v.XXVII, n. 3, p. 92, november 1853. Apud: JEHA, Silvana Cassab. Anphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Almanack*, v. 6, 2013. Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/viewFile/1121/pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- FIELDING, Newton Limbird Smith. *Rio de Janeiro from Ilha das Cobras*. London [Inglaterra]: Lambe and Son, 1833. 1 grav, água-tinta, aquarelada, col, 43,5 x 81,2cm em f. 56,2 x 92,3. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon37155/icon37155.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon37155/icon37155.jpg). Acesso em: 14/01/2016.
- FLORY, Thomas. *El juez de paz y el jurado en el Brasil Imperial, 1808-1871*: control social y estabilidad política en el nuevo Estado. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. Os portos do Rio de Janeiro Colonial. In: *VI Encontro de Geógrafos da América Latina*, 1996. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiahistorica/464BIS.pdf>. Acesso em: 15/01/2016.
- GOLDMACHER, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz (Orgs.). *Faces do Trabalho*: escravizados e livres. Niterói: EdUFF, 2010.
- GOMES, Ângela de Castro. Questão social e historiografia no Brasil do pós-1980: notas para um debate. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n° 34, julho-dezembro de 2004, pp. 157-186. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2228/1367>. Acesso em: 15/01/2016.
- GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos E. Líbano. "Dizem as quitadeiras": ocupações urbanas e identidades étnicas numa cidade escravista: Rio de Janeiro, século XIX. *Acervo*, v. 15, n. 2, jul./dez de 2002, pp. 3-16. Disponível em: <http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/211/211>. Acesso em: 15/01/2016.
- GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas*: mocambos e comunidades de senzala no Rio de Janeiro, século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1992.
- GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Disponível em: <http://www.brasiliiana.com.br/obras/diario-de-uma-viagem-ao-brasil-e-de-uma-estada-nesse-pais-durante-parte-dos-anos-de-1821-1822-e-1823>. Acesso em: 14/01/2016.
- GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.
- GREGORIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. *Nova economia*. vol. 19, n. 1, 2009, pp. 185-212. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512009000100008>. Acesso em: 14/01/2016.
- HANAGAN, Michael. An agenda for transnational labor history. *International Review of Social History*. Cambridge, Cambridge University Press, vol. 49, dezembro-2004.
- HARRING-HARRO, Paul. *Tropical Sketches from Brazil*. Rio de Janeiro: Instituto

- Histórico e Geográfico Brasileiro, 1965.
- HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções – 1789-1848*. São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- HOLLOWAY, Thomas H. *Polícia no Rio de Janeiro: repressão e resistência numa cidade do século XIX*. Tradução de Francisco de Castro Azevedo. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1997.
- HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a Modernização Portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 2002.
- \_\_\_\_\_. Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: GONÇALVES, Flávio (Org.). *Portos e Cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011. Disponível em: <http://www.uesc.br/editora/livrosdigitais/portoecidades.pdf>. Acesso em: 16/01/2016.
- \_\_\_\_\_. MANTUANO, Thiago Vinicius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo*, v. 28, 2015. Disponível em: <http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/596/594>. Acesso em: 02/01/2017
- IAMASHITA, Léa. M. Carrer. A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, v. 3, 2009, pp. 41-56. Disponível em: [http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista\\_agcrj\\_pdf/revista\\_agcrj\\_3.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/revista_agcrj_pdf/revista_agcrj_3.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- JEHA, Silvana Cassab. Anphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Almanack*, v. 6, 2013. Disponível em: <http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/viewFile/1121/pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Tradução de Pedro Maria Soares. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- KAREH, Almir Chaiban Ehl. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. V, 2002. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/revista/index.php?journal=rabphe&page=article&op=view&path%5B%5D=144>. Acesso em: 15/01/2016.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e Província de São Paulo). São Paulo: Livraria Martins, 1940.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006, v. 17, p. 40. Disponível em: [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches\\_porto.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- LARA, Sílvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto história: Revista do Departamento de pós-graduação da PUC-SP*. São Paulo, EDUC, nº 16. Disponível em: <http://www.pucsp.br/projetohistoria/downloads/revista/PHistoria16.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2005.
- LEWKOWICZS, Ida; GUTIÉRREZ, Horacio; FLORENTINO, Manolo. *Trabalho compulsório e trabalho livre na história do Brasil*. São Paulo: Ed. Unesp, 2008.
- LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: Escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, 2005, pp. 289-325. Disponível em: [http://www.revistatopoi.org/numeros\\_anteriores/Topoi%2011/topoi11a4.pdf](http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/Topoi%2011/topoi11a4.pdf). Acesso em: 15/01/2016.
- LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo*. Ensaios para uma História Global do Trabalho. Tradução de Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas: Ed. da Unicamp, 2013.
- \_\_\_\_\_. Editorial. *International Review of Social History*. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 38, suplemento S1, 1993, pp. 1-3.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. Tradução Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

- LOPES, Divaldo de Aguiar. *A ligação marítima entre Niterói e o Rio de Janeiro: subsídios para a história*. Niterói: Sociedade de Amigos do Centro de Memória Fluminense, 2003.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. São Paulo: Livraria Martins, 1942.
- MARCONDES, Renato Leite. *Diverso e Desigual: o Brasil escravista na década de 1870*. São Paulo: FUNPEC-Editora, 2009.
- \_\_\_\_\_. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*. São Paulo: Editora 34, v. 32, n. 1, jan./mar. de 2012, pp. 142-166. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rep/v32n1/09.pdf>. Acesso em: 15/01/2016.
- MARTINS, Ismênia; MOTTA, Márcia (Orgs.). *1808 – A Corte no Brasil*. Niterói: EdUFF, 2010.
- MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- MATTOS, H. Racialização e cidadania no Império do Brasil. In: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (Orgs.). *Repensando o Brasil do Oitocentos*. Cidadania, Política e Liberdade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.
- \_\_\_\_\_. E. P. Thompson no Brasil. *Outubro*, v. 14, 2006, pp. 81-110. Disponível em: [http://www.revistaoutubro.com.br/edicoes/14/out14\\_05.pdf](http://www.revistaoutubro.com.br/edicoes/14/out14_05.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.
- MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para "os que se irão buscar" – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *Revista História: Questões e Debates*, Curitiba, v. 56, n. 1, jan./jun. de 2012, pp. 63-85. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/his.v56i1.28640>. Acesso em: 14/01/2016.
- \_\_\_\_\_. Os juízes de paz e o mercado de trabalho no Brasil, século XIX. In: RIBEIRO, Gladys Sabina; NEVES, Edson Alvisi; FERREIRA, Maria de Fátima Cunha Moura. (Orgs.). *Diálogos entre Direito e História: cidadania e justiça*. Niterói: EdUFF, 2009.
- MICHELLERIE, E. de La. *Planta do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lithoga. de Steinmann, 1831. 1 planta, litografia, aquarelada, col, 35,8 x 47. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326112/cart326112.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart326112/cart326112.htm). Acesso em: 14/01/2016
- MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.
- MOREAUX, Louis Auguste. Ponte de desembarque, Praya D. Manuel. Rio de Janeiro, RJ: Lit. de Heaton e Rensburg, 1845. 1 gravura, litograv., pb., 23,4 x 31,5cm em papel 26,7 x 39,7 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon393038\\_10/icon393038\\_10.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon393038_10/icon393038_10.jpg). Acesso em: 14/01/2016
- MUNHOZ, Sidnei J. Fragmentos de um possível diálogo com Edward Palmer Thompson e com alguns de seus críticos. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, 1997, pp. 153-185. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/viewFile/2046/1528>. Acesso em: 15/01/2016.
- MURASSE, Celina M. *O jornal O Auxiliador da Indústria Nacional e a campanha pela fundação de instituições educativas (1833 a 1850)*. In: 5º Congresso Brasileiro de História da Educação, Aracaju-SE. Universidade Federal de Sergipe; Universidade Tiradentes, v. 1, 2008, pp. 1-3. Disponível em: <http://www.sbbe.org.br/novo/congressos/cbhe5/pdf/39.pdf>. Acesso em: 15/01/2016.
- NORONHA SANTOS, F. A. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. V. II. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1934.
- PEREZ MELENDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 34, n. 68, dez. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo>.

- php?script=sci\_arttext&pid=S0102-01882014000200003&lng=en&nrn=iso. Acesso em: 14/01/2016.
- PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. Negociantes, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios. *Tempo*, n° 15, Niterói, 2003, pp. 71-91. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg15-4.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg15-4.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. Tradução de Fanny Wrabel. 2ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999.
- REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/ FAPERJ, 2002.
- \_\_\_\_\_. Cidadania, liberdade e participação no processo de autonomização do Brasil e nos projetos de construção da identidade nacional. *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v. 13, n. 1, 2007, pp. 11-33. Disponível em: <http://locus.ufjf.emnuvens.com.br/locus/article/view/2708>. Acesso em: 15/01/2016.
- \_\_\_\_\_. *Mata Galegos: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. Tradução de Gastão Penalva. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.
- 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.
- \_\_\_\_\_. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2000.
- ROJAS, Rafael. La esclavitud liberal: Liberalismo y abolicionismo en el Caribe hispano. *Secuencia*, México, n. 86, agosto de 2013. Disponível em: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_serial&pid=0186-0348&lng=es&nrn=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_serial&pid=0186-0348&lng=es&nrn=iso). Acesso em: 14/01/2016.
- RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Paris: Lith. de G. Engelmann, 1835. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon94994\\_item1/index.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994_item1/index.html). Acesso em: 14/01/2016.
- SALLES, Ricardo. A segunda escravidão. *Tempo*. v. 19, n. 35, 2013. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2013/12/v19n35a14.pdf>. Acesso em: 14/01/2016.
- SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Tradução de Claudio Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/82/viagem-pelas-provincias-do-rio-de-janeiro-e-minas-gerais-t-1>. Acesso em: 14/01/2016.
- SANTOS, Lucimar Felisberto dos. Africanos e crioulos, nacionais e estrangeiros: os mundos do trabalho no Rio de Janeiro nas décadas finais do oitocentos. In: SOARES, Mariza de Carvalho; BEZERRA, Nielson Rosa (Orgs.). *Escravidão africana no recôncavo da Guanabara* (Séculos XVII – XIX). Niterói: EdUFF, 2011.
- SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver: viajantes europeus e escravos africanos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2008.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992. Disponível em: [http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/biblioteca\\_carioca\\_pdf/transportes\\_coletivos\\_cidade\\_rj.pdf](http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/biblioteca_carioca_pdf/transportes_coletivos_cidade_rj.pdf). Acesso em: 14/01/2016.
- SILVA, Susana Serpa. A emigração açoriana para o Brasil, por meados do século XIX, e a questão da “escravatura branca”. *Revista História: Questões e Debates*, Curitiba, v. 56, n. 1, jan./jun. de 2012, pp. 37-61. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/his.v56i1.28638>. Acesso em: 14/01/2016.
- SLENES, Robert Wayne Andrew. Lares

Negros, Olhares Brancos: Histórias da Família Escrava no Século XIX. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 08, nº 16, 1988, pp. 189-203.

\_\_\_\_\_. Senhores e Subalternos no Oeste Paulista. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). *História da Vida Privada no Brasil*. A Corte e a Modernidade Nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

SOARES, Luiz Carlos Soares. *O "Povo da Cam" na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj/ 7Letras, 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho; BEZERRA, Nielson Rosa. (Orgs.). *Escravidão africana no Recôncavo da Guanabara* (Séculos XVII-XIX). Niterói: EdUFF, 2011.

SOUZA, José Antônio Soares de. *Da Vila Real da Praia Grande à Imperial Cidade de Niterói*. Niterói: Fundação Niteroiense de Arte, 1993.

SOUZA, Juliana Teixeira. As Câmaras Municipais e os trabalhadores no Brasil Império. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 5, nº 9, 2013. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2013v5n9p11/25462>. Acesso em: 15/01/2016.

TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. Tradução de Rosana Eichemberg. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

\_\_\_\_\_. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.

\_\_\_\_\_. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. II. A Maldição de Adão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

\_\_\_\_\_. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão*. Trabalho, capital e economia mundial. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: EDUSP, 2011.

## 1.2 FONTES PRIMÁRIAS

### Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1830.

Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.

Código 57.3.11: Série Embarcações: Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias – 1813-1903. Páginas: 10, 11, 15, 32/32v, 37-39, 41/41v, 42, 43, 45, 48/48v e 49/49v, 50/50v-51, 52/52v, 54; 55/55v, 56-58, 59, 62, 62v, 63, 64, 70, 76, 77, 86.

Código 57.4.11: Série Embarcações: Embarcações: botes, lanchas, lanchões, faluas. Páginas: 1, 3, 4, 5, 8.

Código 57.3.14: Série Embarcações: Viação marítima e terrestre – (1818-1878). Página: 09.

Código 57.4.1: Série Embarcações: Embarcações. Transportes na Cidade do Rio de Janeiro – veículos, embarcações, transportes – 1830-1840. Páginas: 26-31.

Código 16.4.24: Série Legislativo Municipal (1830-1842). Páginas: 75v/76.

### Arquivo Nacional

Série Marinha. Intendência do Arsenal de Marinha, fundo XM-675.

Série Marinha. Intendência do Arsenal de Marinha, fundo XM-750.

### Documentos oficiais

BRASIL. Lei de 15 de outubro de 1827. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LIM/LIM-15-10-1827.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM-15-10-1827.htm). Acesso em: 16/01/2016.

BRASIL. Lei de 13 de setembro de 1830. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-37984-13-setembro-1830-565648-publicacaoooriginal-89398-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37984-13-setembro-1830-565648-publicacaoooriginal-89398-pl.html). Acesso em: 15/01/2016

BRASIL. Decreto de 22 de junho de 1836. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaoooriginal-86860-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaoooriginal-86860-pe.html).

Acesso em: 14/01/2016.

BRASIL. Decreto de 14 de agosto de 1845.

Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-358-14-agosto-1845-560447-publicacaooriginal-83266-pl.html>. Acesso em: 14/01/2016.

BRASIL. Decreto de 19 de maio de 1846. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-447-19-maio-1846-560415-publicacaooriginal-83218-pe.html>. Acesso em: 14/01/2016.

BRASIL. Decreto de 19 de maio de 1846.

Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-447-19-maio-1846-560415-publicacaooriginal-83218-pe.html>.

Acesso em: 14/01/2016.

RELATÓRIO apresentado à Assembleia Geral pelo Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro e Secretário de Estados dos Negócios da Marinha em 08 de maio de 1833.

Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2049/>. Acesso em: 16/01/2016.

RELATÓRIO do Presidente de Província do Rio de Janeiro do ano de 1840. Disponível

em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/771/>.

Acesso em: 16/01/2016.

RELATÓRIO do Presidente de Província do Rio de Janeiro do ano de 1844.

Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/000047.html>. Acesso em: 14/01/2016

#### Periódicos

O Auxiliador da Indústria Nacional, ano I, n. I, 15/01/1833.

Correio Oficial, 1º/03/1834.

Correio Oficial, 17/10/1833.

Correio Oficial, 10/02/1834.

Correio Oficial, 12/03/1834.

Diário do Rio de Janeiro, 27/10/1826.

Diário do Rio de Janeiro, 28/01/1829.

Diário do Rio de Janeiro, 18/10/1837.

Jornal do Commercio, 28/09/1835.

Jornal do Commercio, 21/10/1835.

Jornal do Commercio, 24/10/1835.

O Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, órgão da Prefeitura do Rio, tem o prazer de trazer a público mais um estudo selecionado no Concurso de Monografias Arquivo da Cidade/ Prêmio Professor Afonso Carlos Marques dos Santos.

*Sobre as águas da Guanabara: Transporte e Trabalho no Rio de Janeiro do Século XIX (1835-1845)*, originalmente concebido como dissertação de mestrado em História, e defendida junto à Universidade Federal Fluminense (UFF), sob orientação da professora Gladys Sabina Ribeiro, analisa, sob o olhar da História Global do Trabalho, os trabalhadores de embarcações pequenas que circulavam na Baía de Guanabara durante o período proposto.

Edilson Nunes dos Santos Junior consultou um considerável número de documentos para o pouco tempo de pesquisa disponível atualmente para as dissertações, o que lhe deu um enorme escopo e gabarito para tratar com propriedade o assunto de seu livro. Dentre periódicos, códigos de postura, códices diversos, relatórios e outros documentos encontrados em diversos acervos, o AGCRJ se sobressaiu no que tange aos códices de posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro, e aos relativos à embarcações e ao Legislativo Municipal.

Fomentar os debates e a divulgação de análises sobre História e Memória desta cidade foi o objetivo do AGCRJ ao instituir este certame. Neste 11º ano, brindamos nossos leitores com o décimo segundo título da coleção.



**Edilson Nunes dos Santos Junior** possui licenciatura em História pela Universidade Estácio de Sá. Em 2016, concluiu o curso de mestrado em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, sendo este livro fruto da sua dissertação. É Especialista em História do Rio de Janeiro e doutorando em História Social pelo mesmo programa. Desenvolve pesquisa sobre remadores, barqueiros e marinheiros na navegação de portos e rios em embarcações à vela e a remo do litoral do Rio de Janeiro no século XIX. É pesquisador associado da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos (SEO) e do Núcleo de Estudos de Migrações, Identidades e Cidadania – NEMIC, bem como do Centro de Estudos do Oitocentos, todos da Universidade Federal Fluminense.



9 788589 368209

