



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

Vinícius Bonsignori

Onde o rio encontra o mar: trabalhadores marítimos e portuários na vila de Itajaí (c.1860 –
c.1910)

Florianópolis
2025

Vinícius Bonsignori

Onde o rio encontra o mar: trabalhadores marítimos e portuários na vila de Itajaí (c.1860 – c.1910)

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História Global.

Orientador(a): Prof.(a) Beatriz Gallotti Mamigonian, Dr.(a).

Florianópolis

2025

Bonsignori, Vinícius

Onde o rio encontra o mar : : trabalhadores marítimos e portuários na vila de Itajaí (c.1860 – c.1910) / Vinícius Bonsignori ; orientadora, Beatriz Gallotti Mamigonian, 2025.

131 p.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2025.

Inclui referências.

1. História. 2. Itajaí. 3. Trabalho Marítimo. . 4. Trabalho Portuário. 5. História. I. Mamigonian, Beatriz Gallotti . II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

Vinícius Bonsignori

Onde o rio encontra o mar: trabalhadores marítimos e portuários na vila de Itajaí (c.1860 – c.1910)

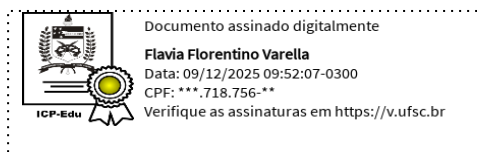
O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 04 de dezembro de 2025, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Beatriz G. Mamigonian, Dr.(a)
Orientadora – Universidade Federal de Santa Catarina

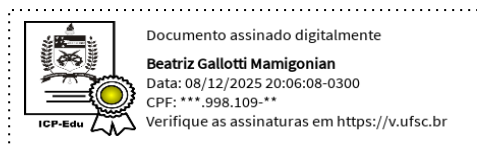
Prof.(a) Erika Bastos Arantes, Dr.(a)
Universidade Federal Fluminense

Prof. José Bento Rosa da Silva, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

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



Coordenação do Programa de Pós-Graduação



Prof.(a) Beatriz G. Mamigonian, Dr.(a)
Orientador(a)

Florianópolis, 2025.

Aos trabalhadores aqui mencionados que, com luta e perspicácia, traçaram suas próprias histórias.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGH/UFSC), pelo espaço de formação intelectual e pelo ambiente de trocas que tanto contribuíram para o amadurecimento desta pesquisa.

À minha orientadora, Profa. Dra. Beatriz Gallotti Mamigonian, expresso minha profunda gratidão pela orientação atenta, pelas leituras generosas e pelas valiosas reflexões que nortearam este trabalho desde o início. Sua escuta e rigor acadêmico foram fundamentais para o desenvolvimento desta dissertação.

Ao Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva, agradeço pela amizade, pela constante disponibilidade em auxiliar a pesquisa e pelas contribuições nas bancas de qualificação e defesa final. Seu conhecimento e entusiasmo com o tema foram fonte de inspiração e incentivo.

Agradeço também ao Prof. Dr. David Cabrera, pelas pertinentes observações e sugestões apresentadas na banca de qualificação, a Pro^a Dr^a Érika Bastos Arantes, pela leitura cuidadosa e pelas contribuições enriquecedoras durante a defesa.

Aos meus alunos de Navegantes e Penha, deixo meu sincero agradecimento: foi a curiosidade e o carinho recebido de vocês que me inspiraram a seguir adiante e concluir esta árdua, porém gratificante, jornada.

Por fim, agradeço à minha companheira, Letícia S. Machado, pelo apoio incondicional, paciência e incentivo ao longo de todo o processo de escrita e finalização desta pesquisa, assim como à minha família, pelo carinho e suporte em todos os momentos. Sem vocês, este trabalho não seria possível!

Um historiador deve estar decididamente interessado, muito além do permitido pelos teleologistas, na qualidade de vida, nos sofrimentos e satisfações daqueles que vivem e morrem em tempo não redimido (Thompson, 2001, p. 172).

RESUMO

Esta pesquisa investigou a trajetória dos trabalhadores marítimos e portuários que viviam ou passaram pelo porto da vila de Itajaí, na província de Santa Catarina, entre 1860 e 1910. A partir de fontes como processos criminais, jornais, memórias, estatutos de sociedades mutualistas e relatórios oficiais, e com base na microanálise e na historiografia do trabalho marítimo, o estudo identificou o perfil e as experiências desses sujeitos em múltiplas dimensões, isto é, no trabalho, no cotidiano, nas práticas de sociabilidade e nos conflitos sociais. Os resultados revelam que esses trabalhadores eram majoritariamente marinheiros, do sexo masculino, livres, naturais do Brasil e de Portugal, em sua maioria alfabetizados, casados e residentes em Itajaí ou em localidades adjacentes. Esses dados indicam a existência de vínculos familiares e comunitários que influenciavam suas rotas e a permanência na região. Além disso, percebe-se que os marítimos e portuários compartilhavam experiências e valores que contribuíram para a formação de uma cultura e de uma identidade próprias, pautadas pela solidariedade, pela cooperação e pela tensão entre subordinação e resistência. Os conflitos, tanto com superiores (verticais) quanto entre colegas (horizontais), revelam uma consciência política e noção de direitos. Essa identidade coletiva foi essencial para a criação de espaços de apoio mútuo e representação, como a Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906), fundada por trabalhadores do porto, muitos deles negros (inclusive alguns ex-escravizados), com a finalidade de defender e proteger a categoria. Ao regulamentar jornadas, definir remunerações e prever direitos, a XV de Novembro antecipou práticas que, mais tarde, seriam consideradas típicas dos sindicatos, expressando a busca dos trabalhadores por dignidade, reconhecimento e melhores condições de vida e trabalho no início do século XX.

Palavras-chave: Itajaí. Trabalho Marítimo. Trabalho Portuário. História.

ABSTRACT

This research investigated the trajectory of maritime and port workers who lived in or passed through the port of the town of Itajaí, in the province of Santa Catarina, between 1860 and 1910. Using sources such as criminal proceedings, newspapers, memoirs, statutes of mutual aid societies, and official reports, and based on microanalysis and the historiography of maritime labor, the study identified the profile and experiences of these individuals in multiple dimensions: work, daily life, social practices, and social conflicts. The results reveal that these workers were predominantly male sailors, free, natives of Brazil and Portugal, mostly literate, married, and residents of Itajaí or adjacent localities. This data indicates the existence of family and community ties that influenced their routes and their stay in the region. Furthermore, it is clear that maritime and port workers shared experiences and values that contributed to the formation of their own culture and identity, based on solidarity, cooperation, and the tension between subordination and resistance. Conflicts, both with superiors (vertical) and between colleagues (horizontal), reveal a political awareness and a sense of rights. This collective identity was essential for the creation of spaces for mutual support and representation, such as the Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906), founded by port workers, many of them Black (including some former slaves), with the purpose of defending and protecting the category. By regulating working hours, defining remuneration, and providing for rights, the XV de Novembro anticipated practices that would later be considered typical of trade unions, expressing the workers' search for dignity, recognition, and better living and working conditions at the beginning of the 20th century.

Keywords: Itajaí. Maritime Work. Port Work. History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fragmento de mapa de Itajaí e região (1867)	17
Figura 2 – Mapa do litoral da província de Santa Catarina (1867).....	18
Figura 3 – Vista do Porto de Itajaí.....	46
Figura 4 – “Vista de Itajaí”	65
Figura 5 – Navio atracado no trapiche, com Morro da Atalaia ao fundo	71
Figura 6 – Cartão-postal com vista da serraria a vapor Asseburg em 1907	103
Figura 7 – Sócios fundadores da Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906)	111
Figura 8 – Fundação da Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906).....	112

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Profissões e o respectivo número de vezes declaradas nos processos (1862-1908)	40
Quadro 2 – Nacionalidade por número absoluto e porcentagem (1862-1908).....	52
Quadro 3 – Naturalidade por número absoluto e porcentagem (1862-1908)	54
Quadro 4 – Local de residência por número absoluto e porcentagem (1862-1908)	55
Quadro 5 – Faixa etária por número absoluto e porcentagem (1862-1908).....	56
Quadro 6 – Lista de tripulantes do Brigue Nacional Siqueira, do Rio de Janeiro para Itajaí (1878).....	89

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CDMH – Centro de Documentação e Memória Histórica de Itajaí

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina

CONAPRA – Conselho Nacional de Praticagem

EUA – Estados Unidos da América

PIB – Produto Interno Bruto

SOBI – Sociedade Operária Beneficente Itajahyense

SUMÁRIO

1.	À GUIA DE INTRODUÇÃO	16
2.	QUEM ERA QUEM NO PORTO DE ITAJAÍ? PROFISSÕES E O(S) PERFIL(IS) DOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS.....	37
3.	DA PROVÍNCIA AO IMPÉRIO: DISPUTAS E REGULAMENTAÇÃO EM TORNO DA PRATICAGEM EM ITAJAÍ DURANTE A DÉCADA DE 1870.....	59
4.	AGITAÇÕES NO PORTO: COTIDIANO, IDENTIDADE E CULTURA MARÍTIMA.....	79
5.	TRANSFORMAÇÕES NO “MUNDO DO TRABALHO” PORTUÁRIO: AS ASSOCIAÇÕES OPERÁRIAS EM ITAJAÍ NA PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XX.....	100
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	117

1. À GUISA DE INTRODUÇÃO

No momento em que desenvolvi esta pesquisa, a cidade de Itajaí, localizada no litoral norte de Santa Catarina, recebia a designação de maior economia do estado. Com um PIB de aproximadamente 13 bilhões de dólares, Itajaí ultrapassou polos industriais como Joinville e Blumenau, além do centro administrativo do estado, a capital Florianópolis. O mérito deste título provém, em grande medida, do porto da cidade, responsável por boa parte do escoamento de bens produzidos na região sul do Brasil e recebimento de produtos importados dos quatro cantos do mundo.¹

Entretanto, se hoje Itajaí desfruta de um cenário economicamente favorável, com uma das zonas portuárias de maior movimentação de contêineres da América Latina, a História nos mostra que nem sempre foi assim.² Ao olhar para o passado, os transatlânticos que adentram a barra do rio Itajaí-Açu dão lugar a pequenas embarcações a vela. Os milhares de contêineres que se encontram no terminal de armazenamento são substituídos por pilhas de tábuas de madeira. As modernas e automatizadas máquinas são trocadas por braços humanos. Os cruzeiros das companhias de viagem convertem-se em vapores das companhias de colonização. E a Itajaí de hoje metamorfoseia-se na Itajahy do século XIX: uma pequena vila portuária do litoral sul do Atlântico, longe de ser a principal.

Como durante boa parte desse período não havia estradas que ligassem Itajaí a outras regiões da província de Santa Catarina, o porto da vila, situado na foz desse mesmo rio, serviu por muito tempo como o único “portão” de entrada e saída, não só da cidade, mas de todo o Vale do Itajaí.

Durante as primeiras décadas do século XIX, a agricultura, a exploração da madeira e a carpintaria da ribeira – essas duas últimas impulsionadas pela qualidade das matas nativas da região – constituíram-se como práticas econômicas significativas para a localidade.³ A partir daí, o ancoradouro impulsionou as redes comerciais no litoral centro-norte catarinense, compreendendo conexões com outras zonas portuárias, como as de São Francisco, Porto Belo e Tijucas. Em seguida, as conexões alcançaram portos mais distantes, como os de Desterro, Paranaguá, Rio de Janeiro, Montevideu (Uruguai) e Hamburgo (Alemanha).⁴

¹ Pacheco e Salles (2024).

² Cepal (2019).

³ Para conhecer as principais atividades econômicas desenvolvidas nas primeiras décadas do oitocentos a partir de fontes da época (transcrições), ver: Casal (1945), Flores (1959) e Drummond (2012). Agora, sob o âmbito da historiografia, ver: D’Ávila (2018), Flores (1979), Moreira (1995) e Russo (2013).

⁴ Moreira (1995).

Figura 1 – Fragmento de mapa de Itajaí e região (1867)



Fonte: adaptado de TAULOIS, Pedro Luiz. **Mappa de parte da Provincia de Santa Catharina servindo para indicar os diversos pontos onde se achão collocadas as diversas colonias.** Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Rensburg, 1867. 1 mapa, preto e branco, 46 x 60 cm. Sem escala.

Figura 2 – Mapa do litoral da província de Santa Catarina (1867)



Fonte: adaptado de TAULOIS, Pedro Luiz. **Mappa de parte da Provincia de Santa Catharina servindo para indicar os diversos pontos onde se achão collocadas as diversas colonias.** Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Rensburg, 1867. 1 mapa, preto e branco, 46 x 60 cm. Sem escala.

O leitor pode estar se perguntando: por que estudar um pequeno porto encravado no rio Itajaí-Açu, em vez de um dos grandes centros portuários dessa mesma época, como Rio de Janeiro, Salvador ou Montevidéu?

A primeira justificativa está no fato de que Itajaí serviu como ponte para um projeto de colonização do Império do Brasil. Com as políticas de ocupação de espaços “vazios” no sul do país e branqueamento da população nacional, o crescimento do porto desta vila foi impulsionado pelo processo de colonização do Vale do Itajaí, sobretudo através da fundação da colônia Blumenau, em 1850, e da colônia Brusque, dez anos mais tarde.⁵ A produção realizada nas sobreditas colônias era escoada até o embarcadouro da vila, onde concomitantemente se importavam bens interessantes aos colonos e desembarcavam os imigrantes.⁶

A segunda está no fato de que a zona portuária era o centro da ascensão do capitalismo na região. É preciso destacar que o porto não serviu meramente como ponto de parada para os imigrantes europeus no momento de desembarque. Alguns deles, ao se estabelecerem na colônia e criarem suas vendas, expandiram seus negócios para além dos caminhos coloniais. Deslocaram-se à sede da vila, onde construíram grandes casas comerciais nas proximidades do cais.⁷ Essas casas serviram como agentes das companhias de navegação extra-provinciais e de bancos estrangeiros. Assim, passaram a controlar a distribuição dos produtos importados e o transporte das mercadorias locais. Servindo como representantes de fabricantes europeus, as casas comerciais próximas ao porto beneficiaram as importações de insumos necessários para a indústria local. Posteriormente, como agentes bancários, ajudaram a suprir as deficiências do sistema financeiro local. Por isso, estudar o porto é estudar um espaço privilegiado do desenvolvimento econômico da cidade.⁸

A terceira justificativa está na importância da compreensão dos componentes da massa urbana. Itajaí possuía uma população diversificada, não somente formada pelos imigrantes que se fixaram próximo à vila. Estes somavam-se aos descendentes dos primeiros moradores locais (portugueses e vicentistas), pessoas de origem africana (escravizados, livres e libertos), gente de outras províncias (e posteriormente estados), além de parte da população das redondezas que transitava pela cidade. Afinal, com o passar do tempo, a urbe se tornou um núcleo absorvedor

⁵ Giralda Seyferth (2002) defende que, acentuada a partir da década de 1840, essa geopolítica de povoamento entendia as terras devolutas enquanto “vazias”, rejeitava os povos originários, classificando-os pejorativamente como nômades e incivilizados. A respeito do processo de imigração e colonização das terras ao sul do Império brasileiro durante o segundo reinado, sugiro: Klug (2009). Para conhecer a história desses dois empreendimentos coloniais, ver: Seyferth (1974) e Deschamps (2015).

⁶ Hering (1987); Goularti Filho (2013).

⁷ Entre as casas comerciais, destaco a firma Malburg & Cia., fundada em 1860 por Nicolau Malburg, imigrante da região da Mosela, e a firma Konder & Cia., de propriedade de Marcos Konder, imigrante também da mesma região.

⁸ Hering (1987); Goularti Filho (2013).

de moradores de localidades próximas devido ao crescimento do porto e das oportunidades de trabalho provenientes dele.⁹

Por fim, o quarto motivo que justifica estudar o porto de Itajaí é propriamente da esfera historiográfica. Clio, a musa da História, foi certamente injusta com os trabalhadores de Itajaí. Na historiografia regional, se priorizou retratar a vida dos ricos comerciantes e abastados industriais locais, quase sempre imigrantes ou filhos de imigrantes, eternizado-os na memória oficial como “homens de sucesso”, desconsiderando a massa da população que ergueu a cidade.¹⁰ Em contrapartida, a experiência dos trabalhadores, fundamentais para a constituição material e social da cidade e do próprio porto, permaneceu em grande parte do tempo negligenciada. Foi apenas a partir dos anos 2000, com as pesquisas desenvolvidas pelo professor José Bento Rosa da Silva, que se abriu um novo horizonte de investigação voltado à história do trabalho e dos trabalhadores de Itajaí, onde a centralidade do universo do trabalho, portanto, constituiu não apenas uma escolha temática, mas também uma tomada de posição frente às lacunas e hierarquias da historiografia regional.¹¹

Além da sua tese de doutorado acerca dos estivadores durante o século XX, que se tornou livro, posteriormente, Silva direcionou suas investigações ao século predecessor. Entre suas pesquisas acerca dos marinheiros durante o oitocentos, destaco: *Em águas do Atlântico Sul: escravos-marinheiros no cais do porto de Itajaí (SC) no século XIX*, publicado em 2005. Apesar de curto, nesse texto, Silva (2005) aponta a presença de escravos-marinheiros em Itajaí, enfatizando episódios de fugas, roubos e como esses eram vistos pelo poder judiciário local.

Três anos mais tarde, num dos capítulos do livro *A Itajahy do século XIX: história, poder e cotidiano*, José Bento Rosa da Silva analisa episódios da criminalidade na mesma cidade. A partir de processos-crime, o autor discute casos envolvendo diversos setores da política, do comércio e também da zona portuária. Sobre essa última, ele constatou que “alguns processos revelaram a beira do cais como um lugar vulnerável à segurança pública”, nesse contexto “estava sendo sedimentado o estereótipo negativo da cidade portuária como lugar de malandragem, prostituição, violência, porta de entrada para toda sorte de doenças”.¹²

Em 2013, o pesquisador publicou um artigo referente aos marítimos em Itajaí, cujo título é *Negros do mar: marinheiros em mares da província do sul (1878)*. Se, no primeiro, Silva

⁹ Para conhecer o crescimento demográfico de Itajaí durante o século XIX e início do século XX, ver: Flores (1979).

¹⁰ Para esta historiografia, veja alguns exemplos: D’Ávila (1999; 2018), Hering (1987), Rothbarth e Silva (2001; 2005), Rothbarth (2003) entre outros.

¹¹ Entre as publicações de José Bento Rosa da Silva sobre trabalho e trabalhadores em Itajaí, ver: Silva (2002, 2004, 2005, 2013, 2021).

¹² Silva (2008, p. 247).

mostrou a presença de tais trabalhadores no porto daquela cidade, ainda no século XIX; nesse, vai além, isto é, investiga um caso em específico: o crime envolvendo o roubo de fazendas (tecidos) do *Brigue Nacional Siqueira* e a responsabilização dada pelos tripulantes livres aos marinheiros escravizados pelo ocorrido. Através desse caso, o historiador discute questões ligadas ao cotidiano e ao trabalho dentro dos navios que conectavam o sul do Brasil à Corte (Rio de Janeiro). Observando que, embora a labuta em navios fosse dura para a maioria dos trabalhadores, para os negros, principalmente escravizados, ela se intensificava, visto que esses ocupavam a base da hierarquia social existente a bordo.¹³

Mais recentemente, em 2021, o mesmo pesquisador publicou o livro *Braços negros na foz do Itajaí (SC): ensaios históricos 1871-1905*. Nessa obra, Silva (2021) reúne nove textos acerca dos trabalhadores ligados às lides do porto e dos navios que atracavam na foz do rio Itajaí-Açu, entre o final do século XIX e o início do século XX. Nele, Silva (2021) preocupou-se em “representar a cidade de Itajaí a partir de processos-crime relativos à orla portuária”, pois, de acordo com ele, “o porto proporciona uma identidade à cidade”.¹⁴

Há, sem dúvidas, nas publicações de José Bento Rosa da Silva, o esforço e o mérito em (re)pensar a história dos trabalhadores marítimos e portuários de Itajaí. Ele foi o primeiro a levantar essa temática para a região, principalmente no que diz respeito aos trabalhadores negros no cais da cidade. Mas ele próprio reconhece a necessidade de ampliar a literatura referente a esse assunto, revirar os arquivos locais e descobrir novos fatos, personagens e questões acerca da vida, do trabalho e cotidiano de tais sujeitos históricos. Como escreveu em seu último livro: “É sempre bom lembrar que há outras possibilidades de interpretar os mesmos documentos que interpretamos; que estas outras formas possíveis podem apontar para ângulos diferentes, revelando outros fatos passados [...]”.¹⁵ Por isso, pretendo, nesse trabalho, tratar do funcionamento do porto em si, do conjunto dos trabalhadores nele envolvidos, de diferentes origens e estatutos, e das transformações no período, em consonância com o que se passava no resto do Atlântico.



A História Marítima e a História Portuária são duas subáreas de pesquisa dentro da História Social do Trabalho que, nos últimos anos, têm ganhado maior destaque. Numa

¹³ Silva (2013).

¹⁴ Silva (2021, p. 233).

¹⁵ Silva (2021, p. 234).

apresentação de dossiê sobre os temas na revista *Almanack*, no ano de 2019, Jaime Rodrigues e Flávio Gonçalves dos Santos alegam que, se fôssemos fazer uma rápida definição, poderíamos entender a História Marítima enquanto um campo historiográfico voltado aos estudos dos trabalhadores do e no mar; ao passo que a História Portuária como direcionada à investigação dos trabalhadores do e no porto. Ao definir dessa maneira, argumentam Rodrigues e Santos, desconsideraríamos que, mesmo os marítimos que passavam parte de suas vidas a bordo, navegando pelos oceanos, em vários momentos desciam à terra firme. Os motivos poderiam ser muitos: visitar suas famílias, descansar, tratar de negócios, beber, se deleitar com as prostitutas que os esperavam à beira dos trapiches ou até mesmo fugir do penoso trabalho no mar.¹⁶

Ainda que constituam campos próprios de investigação, isso não significa que estejam completamente isolados um do outro. Ao contrário, o diálogo e as trocas entre as duas áreas, além de necessários, se concretizam em várias pesquisas. Isso está atrelado ao fato de que marítimos e portuários compartilham experiências em terra firme, no porto (*umland*) ou nas suas redondezas (*hinterland*).¹⁷

Podemos afirmar que a História do trabalho marítimo e do trabalho portuário são campos recentes de pesquisa, instituindo-se a partir da década de 1980. Não que antes disso inexistissem pesquisas direcionadas a tais trabalhadores. Os próprios expoentes da história social inglesa, em algum momento, trataram, mesmo que tangencialmente, dessas categorias profissionais nas décadas de 1960 e 1970. E. P. Thompson, por exemplo, no segundo volume de *A formação da classe operária inglesa*, ao discutir sobre as rebeliões e motins ocorridos em *Spithead* e *Nore* no final do século XVIII, afirma que as condições precárias de trabalho dos marinheiros, a ausência de uma boa alimentação e o jacobinismo corporificaram os motins. Desprezando, dessa forma, qualquer argumento que desconsiderasse a articulação e capacidade revolucionária de tais trabalhadores, como se pode ver:

É tolo afirmar que, visto que a maioria dos marinheiros tinha poucas noções políticas claras, tratou-se de um problema limitado de rações e pagamentos atrasados, e não de um movimento revolucionário. Mostra um equívoco quanto à natureza das crises revolucionárias populares, que surgem exatamente deste tipo de conjunção entre as injustiças sofridas pela maioria e as aspirações articuladas pela minoria politicamente consciente.¹⁸

¹⁶ Rodrigues e Santos (2019).

¹⁷ Os termos *umland* e *hinterland* são próprios da geografia, mas não raro são emprestados pelos historiadores. Russell-Wood (1998) define *umland* como uma área próxima e diretamente adjacente a um centro/núcleo. E, por sua vez, *hinterland* se refere a uma área mais distante, mas ainda conectada territorialmente ao ponto central de referência. Portanto, utilizo o primeiro conceito para me referir ao porto e o segundo para me referir ao espaço urbano próximo.

¹⁸ Thompson (1987, p. 185).

Mais ou menos nessa mesma época, outro historiador marxista britânico, Eric Hobsbawm, direcionava-se ao estudo dos sindicatos portuários nacionais que surgiram no contexto do que ele chama de “novo sindicalismo”, isto é, na virada do século XIX para o século XX. Para o autor, nas zonas portuárias analisadas havia uma diversidade de modelos de sindicalismo devido às características específicas do trabalho nesses locais, marcadas por fronteiras fluidas e ausência de um grupo predominante para liderar os sindicatos. Essa diversidade contrastava com a das indústrias, onde geralmente um grupo central desempenhava esse papel.¹⁹

Embora a constatação de Thompson acerca da agência dos marinheiros, e especialmente de Hobsbawm que mergulhou a fundo nos estudos do sindicalismo portuário, sejam importantes, é sobretudo nos anos 1980 que a História Marítima e a História Portuária vão se delimitar enquanto campos de pesquisa dentro da História Social do Trabalho, sobretudo apoiado nas pesquisas de Peter Linebaugh, Marcus Rediker e Julius Scott.

Peter Linebaugh, no artigo *Todas as montanhas atlânticas estremeceram*, publicado originalmente em 1982 e traduzido para o português no ano seguinte, lançou novas perspectivas à história social então vigente. Linebaugh apresenta o navio como precursor, antes mesmo da Revolução Industrial do século XIX, do processo de “investimento do capital, a divisão do trabalho, o disciplinamento e repetições, a vigilância estrita, o trabalho em grupos e o afastamento do lar”.²⁰ Para ele, havia pontos convergentes entre a fábrica e o navio, pois

O convés balouçante e arfante era o palco instável sobre o qual o proletariado navegante e internacional contava suas estórias e procurava para si o seu papel histórico. [...] O navio carregava trabalho cristalizado; e também levava trabalho vivo: navios de criminosos desterrados, de *indentured servants* e sobretudo de escravos africanos. O navio não era apenas o meio de comunicação entre os continentes, era o primeiro lugar onde os trabalhadores dos continentes se comunicavam. Todas as contradições do antagonismo social concentravam-se no seu bojo.²¹

Por mais que Linebaugh escrevesse seu texto em “grande escala”, como afirmou um de seus críticos à época da publicação, o entendimento do navio enquanto meio de comunicação entre os continentes, espaço de trocas de experiências e de cooperação, reforçou a importância de observar os marítimos enquanto sujeitos históricos.²²

¹⁹ Hobsbawm (2000).

²⁰ Linebaugh (1983, p. 32).

²¹ Linebaugh (1983, p. 32-33, grifo do autor)

²² Ver: Sweeny (1988).

Nesta mesma época e em diálogo com o autor supracitado, Marcus Rediker apresenta o livro, resultado de sua tese de doutorado, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Defendida em 1984 e publicada em 1987, Rediker voltou-se à vida dos marinheiros mercantes e piratas durante o século XVIII, destacando as relações de poder existentes nos navios e a formação de comunidades e culturas marítimas. Além disso, destacou como essas contribuíram para a formação do mundo atlântico moderno, para a ascensão do capitalismo e a formação de uma classe trabalhadora heterogênea e transnacional.²³

Apresentada como tese de doutorado, mas publicada somente 32 anos depois, a obra *The Common Wind: Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*, de autoria de Julius Scott, foi um dos trabalhos, junto aos de Linebaugh e Rediker, que direcionou o olhar aos trabalhadores marítimos e portuários. Mesmo antes de sua publicação, o texto já circulava amplamente em meio acadêmico como tese, tornando-se uma referência importante para os estudos sobre a história social do trabalho marítimo. Mediante uma abordagem transnacional, e pautado em um material documental extremamente rico e diverso (notícias de jornais, narrativas de viajantes e documentos oficiais em arquivos espanhóis, cubanos e britânicos), Scott explorou a disseminação de ideias revolucionárias no Caribe, especialmente durante a Revolução Haitiana, e a maneira como essas ideias influenciaram outras ilhas da região. Por mais que essas não fossem as únicas categorias de trabalhadores analisadas em sua obra, o autor reconhece que a circulação e mobilidade dos navios ajudaram a moldar uma cultura marítima multirracial e multinacional, composta por africanos, “crioulos” e europeus que viviam no Caribe.²⁴

Se nas obras de Linebaugh e Rediker os navios são encarados como espaços analíticos importantes para o cruzamento de experiências dos trabalhadores a bordo, em Scott, os portos e as cidades portuárias são considerados

[...] mais do que centros de intercâmbio comercial, populacional e governamental; eram, na verdade, centros de educação. As cidades [portuárias] proporcionavam anonimato e abrigo a uma grande variedade de homens e mulheres sem senhor, incluindo, mas de forma alguma restritos, a escravos fugitivos, e ofereciam oportunidades únicas para estas pessoas conviverem, partilharem experiências e aumentarem o seu conhecimento do mundo caribenho e além.²⁵

²³ Rediker (1987).

²⁴ Scott (2018).

²⁵ Scott (2018, p. 19, tradução minha).

Tempos mais tarde, Marcus Rediker e Peter Linebaugh escreveram conjuntamente *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, aglutinando os resultados das pesquisas desenvolvidas entre ambos nos anos anteriores, e utilizando um rico acervo documental, composto por relatos de viajantes, obras literárias, periódicos, registros de tribunais, processos judiciais, dentre outros. Publicada em inglês em 2000, e em português em 2008, *A Hidra de muitas cabeças* propôs um “olhar de baixo para cima”, cujo objetivo foi “recuperar alguma coisa da história perdida da classe multiétnica essencial ao surgimento do capitalismo e da moderna economia global”.²⁶

Em uma crítica contundente à obra de E. P. Thompson, notadamente em *A formação da classe operária inglesa*, Linebaugh e Rediker pensaram a história da formação do proletariado fora dos quadros do Estado-Nação. Para eles, o que formou o proletariado atlântico (conceito-chave no livro) foram as conexões e circulação de ideias no Atlântico. E, de maneira similar a Julius Scott, os historiadores consideram os portos “centros agitados do comércio transatlântico”, que “continham massas de trabalhadores que mourejavam no setor marítimo de 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”.²⁷

Embora inovem metodologicamente, transpassem as fronteiras nacionais e ampliem a visão acerca da história da formação dos trabalhadores, Linebaugh, Rediker e Scott realizam uma história do Atlântico Norte. Entretanto, eles não eram os únicos a pesquisar tais categorias de trabalhadores. No Sul, especificamente no Brasil, os estudos sobre trabalhadores portuários e marítimos iniciam nesse mesmo momento.

Uma das primeiras publicações a investigar os trabalhadores portuários no Brasil foi a dissertação de mestrado de Marli Brito Moreira de Albuquerque. Em *Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920): um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*, pautando-se em documentos sindicais e periódicos, Albuquerque analisa a interação dos estivadores e carregadores do porto do Rio de Janeiro com seus patrões nas primeiras décadas do século XX. Como resultado, levanta a tese de que, no cais da então capital federal, predominavam os estivadores “amarelos”, ou seja, aqueles trabalhadores sindicalizados que priorizavam os ganhos a curto prazo, considerados por vezes reformistas.²⁸

²⁶ Linebaugh e Rediker (2008, p. 15).

²⁷ Linebaugh e Rediker (2008, p. 194).

²⁸ Albuquerque (1983).

Em contraste com os estivadores “amarelos” que labutavam no porto da então capital federal, no início do século XX, Maria Lucia Caira Gitahy constata que no cais de Santos, em São Paulo, dominavam os portuários “vermelhos”.²⁹ Publicado em 1992, o livro *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana* analisou, a partir de fontes periódicas, entrevistas de história oral, e documentos da administração municipal de Santos, a formação da classe dos portuários santistas, ligada aos ideários anarco-sindicalistas.³⁰ Pioneiro em muitos aspectos, o trabalho de Gitahy é fruto do diálogo de suas pesquisas de mestrado e doutorado realizadas nos anos de 1980, mas não é o único. Sobre Santos, é possível encontrar outras pesquisas relevantes, como: *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968*, de Fernando Teixeira da Silva e *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*, de Cezar Teixeira Honorato.³¹

Para além do Rio de Janeiro e de Santos, ainda na década de 1990, outras pesquisas foram defendidas sobre os operários do porto da capital gaúcha e da capital amazonense. São elas: *“Buscando os Nossos Direitos...”: Trabalhadores e Organização Sindical na Porto Alegre de 1933 a 1937*, de Alexandre Fortes; *“Povo! Trabalhadores!”: tumultos e movimento operário (estudo centrado em Porto Alegre, 1917)*, de Adhemar Lourenço da Silva Júnior; e *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*, de Maria Luiza Ugarte Pinheiro.³²

O que essas pesquisas sobre o Rio de Janeiro, Santos, Porto Alegre e Manaus têm em comum? Todas falam sobre o início da República brasileira. Mostram o quanto os portuários estavam articulados às discussões acerca dos movimentos sindicais, das greves e de ideias progressistas. Preocuparam-se em observar o “fazer-se” dos portuários enquanto classe, a partir das primeiras associações e sindicatos. Contudo, não fazia parte de seus objetivos olhar para trás, ou seja, estudar os trabalhadores antes mesmo de se entenderem enquanto classe.³³

Luiz Geraldo Silva, Álvaro Pereira do Nascimento e Jaime Rodrigues empreenderam esse exercício para os trabalhadores ligados ao mar. O primeiro, em 1996, defendeu sua tese de doutorado sobre os marítimos e fluviais que, em 2001, tornou-se livro. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar – séculos XVII ao XIX*, foi um trabalho

²⁹ O termo “amarelo” refere-se aos movimentos sindicais de base reformista, enquanto o termo “vermelho” trata-se do sindicalismo revolucionário.

³⁰ Gitahy (1992).

³¹ Silva (1995) e Honorato (1996).

³² Fortes (1994), Silva Júnior (1994) e Pinheiro (1996).

³³ A expressão “fazer-se” é própria de Thompson no tocante à formação da classe operária. Segundo o historiador, a classe não se faz de uma hora para a outra. É “um processo ativo, que se deve tanto à ação humana como aos condicionamentos” (Thompson, 1987, p. 9).

precursor, no qual Silva realizou uma etnografia histórica “dos modos de vida e das culturas profissionais de canoeiros, marinheiros e pescadores entre os séculos XVII e XIX”, valendo-se de uma documentação privilegiada, formada por manuscritos, jornais e fontes primárias impressas. Fundamentado num amplo arco temporal, atravessando o período colonial até o império, o autor demonstrou que foi via “trocas culturais que se desenvolveu historicamente uma cultura marítima nos trópicos”.³⁴ Dessa forma, rompeu com alguns marcos historiográficos da época, sobretudo por desestruturar as fronteiras historiográficas entre trabalho escravizado e trabalho livre.³⁵ Sustentando que “cativos e homens livres poderiam ter as mesmas relações de trabalho” quanto à atividade marítima, e as distintas situações jurídicas (*status*) desenvolveram uma cultura marítima própria.³⁶

Em seu mestrado, Álvaro Pereira do Nascimento investigou o processo de recrutamento e disciplinarização na Marinha de Guerra brasileira, na transição do século XIX para o século XX. Com enfoque nos castigos físicos impostos pelos oficiais da marinha aos marujos, Nascimento analisou as revoltas ocorridas entre os marinheiros, particularmente a chamada Revolta da Chibata, de 1910. A este assunto, posteriormente, dedicou a sua tese de doutorado, baseada em fontes como processos judiciais militares, documentos da marinha e periódicos que circulavam na época. Apesar de reconhecer os mecanismos autoritários da Marinha de Guerra na época do Império ou mesmo no início da República, Nascimento constatou que, por meio de movimentos refutatórios exercidos pelos marinheiros, houve transformação na instituição militar. Resultado alcançado não pela força do “voto, nem com um discurso na Câmara dos Deputados ou no Senado”, mas “através de canhões, mortes e sangue”.³⁷

Em 2000, Jaime Rodrigues apresentou à comunidade historiadora a sua tese de doutorado sobre a organização do comércio de africanos escravizados entre Angola e o Rio de Janeiro entre 1780 - 1860, a partir da análise de correspondências oficiais, relatórios administrativos, processos contra embarcações apreendidas e relatos de viajantes. Transformado em livro, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)* descortinou a cultura marítima ligada ao tráfico atlântico de africanos escravizados, além de propiciar uma análise do perfil desse

³⁴ Silva (2001, p. 10).

³⁵ No Brasil, a “tensão” existente entre as pesquisas de História da Escravidão e História Social do Trabalho foi motivo de discussão no final dos anos 1990 e início dos anos 2000. Para saber mais, sugiro: Lara (1999), Chalhoub e Silva (2009), Negro e Gomes (2006).

³⁶ Silva (2001, p. 11).

³⁷ Nascimento (1997; 2002, p. 242).

proletariado.³⁸ Na sua opinião, era necessário detalhar as lides marítimas, observando elementos como

a mobilidade no espaço, responsável pelo contato com outras práticas culturais mundo (ou mar) afora, além de inúmeras diversidades: a diferença social entre membros das tripulações, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, de etnia etc. O único fator de unidade cultural provavelmente era o gênero.³⁹

A virada do século XX para o XXI ampliou a diversidade de investigações relacionadas às histórias dos trabalhadores marítimos e portuários no Brasil. No âmbito das pesquisas ligadas ao movimento operário nos portos brasileiros do século XX, José Bento Rosa da Silva lança luz sobre os estivadores de Itajaí. No livro *Estiva papa-siri: mãos e pés do porto de Itajaí*, proveniente de sua tese de doutorado defendida em 2001, Silva analisa a relação da estiva itajaiense com o processo de modernização da cidade, alicerçado nos documentos oriundos do *Sindicato dos Estivadores*, além de jornais, processos judiciais e entrevistas orais. O historiador nota que as tensões ocasionadas pelas transformações urbanas proporcionaram a construção de uma cultura dos trabalhadores portuários, especialmente dos estivadores, composta em sua maioria por afrodescendentes, muitos deles filhos de egressos do cativeiro.⁴⁰

A propósito, outros pesquisadores identificaram a associação do trabalho portuário aos braços negros na aurora do século XX. Erika Bastos Arantes, na sua dissertação de mestrado, *O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*, reconstrói o cotidiano dos operários negros do porto carioca a partir de processos criminais. Baseado em trajetórias individuais e de grupo, Arantes observa que durante a escravidão predominavam os escravizados ao ganho na beira do cais, em busca de um trabalho. Ao passo que, no pós-abolição, os negros continuaram prevalecendo-se com o trabalho avulso no porto, sem vínculo empregatício. Essa constatação foi discutida de forma mais minuciosa em sua tese de doutorado, anos mais tarde.⁴¹

Outra investigadora que observa uma “continuidade histórica” do trabalho desempenhado por mãos negras no cais é Maria Cecília Velasco e Cruz. No artigo *Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a sociedade de Resistência dos*

³⁸ Rodrigues (2005). Jaime Rodrigues já havia apresentado parte do resultado de sua pesquisa em artigo publicado um ano antes da defesa de sua tese de doutorado. Ver: Rodrigues (1999). Pouco tempo após a tese de doutorado de Rodrigues, o historiador Marcus Rediker publicou o livro *The Slave Ship: A Human History*. Nele, Rediker (2007) explora a trajetória de sujeitos envolvidos no tráfico transatlântico de escravizados, e destaca o cotidiano árduo vivenciado pelos trabalhadores a bordo dessas embarcações.

³⁹ Rodrigues (2000, p. 219).

⁴⁰ Silva (2004).

⁴¹ Arantes (2005). Sobre a tese da autora, ver: Arantes (2010).

Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908, Cruz também observa a forte presença negra dentro das organizações de trabalhadores portuários. Mas, a despeito desse caso, ela defende que a categoria raça não seja por si só autoexplicativa, ou determinadora de hierarquias sociais dentro de entidades associativas. Ao analisar uma “agitação” envolvendo os trabalhadores na zona portuária do Rio de Janeiro em 1908, por meio de jornais e das atas dos sindicatos portuários, afirmou que “conflitos que à primeira vista parecem ser de natureza étnica ou racial revelam-se, ante um exame mais específico, como conflitos sociais marcados por uma dinâmica diversa e muito mais complexa”.⁴²

Na década seguinte, novas pesquisas a respeito da cultura marítima (re)moldaram o cenário historiográfico, principalmente pelo olhar voltado à marinhagem militar. No artigo *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*, José Carlos Barreiro inova ao deslocar seu interesse em observar a estruturação da marinha de guerra brasileira a partir do processo de disciplinarização da força de trabalho. Em razão disso, contesta a historiografia militar de então, apontando ser imprescindível desconstruir a noção de “marinheiro feliz e da corporação unida”. Barreiro reconhece que, no cais ou no convés, o que havia entre os marinheiros eram lutas, disputas e contradições cujo resultado foi a construção da “cultura de oposição partilhada por marinheiros comuns” frente à disciplina imposta pelos capitães e oficiais de alto escalão.⁴³

Foi com essa perspectiva que, na tese *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)*, Silvana Cassab Jeha observou “o cotidiano duro e violento das vidas marujas” no Brasil, na primeira parte do oitocentos.⁴⁴ No decorrer das laudas, amparada em documentos da marinha, a autora mostra diversas facetas desses trabalhadores do mar, inclusive suas vidas pregressas. Demonstra que, diferentemente dos marinheiros estrangeiros, os nacionais, antes de iniciarem-se nas lides marítimas, “não raro mantinham uma relação próxima com a escravidão ou com o passado indígena”.⁴⁵

Em *Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864)*, Vinícius Pereira de Oliveira estuda as práticas contestatórias marujas, através de processos crime, de uma das principais cidades portuárias do Rio Grande do Sul. Malgrado as fontes analisadas pelo autor apontarem para recorrentes casos de

⁴² Cruz (2005, p. 208).

⁴³ Barreiro (2010, p. 195).

⁴⁴ Jeha (2011, p. 222).

⁴⁵ Jeha (2011, p. 49).

“indisciplina, transgressão, desordem ou insubordinação” adotadas por marinheiros, mediante uma leitura a contrapelo, Oliveira concebe essas como “práticas contestatórias portadoras de motivações e significados alicerçados em noções e valores advindos de uma cultura política marítima gestada no dia a dia do trabalho”.⁴⁶

Com um título parecido, mas sobre o Rio de Janeiro, Edilson Nunes dos Santos Junior elucida a história dos remadores e barqueiros da Corte na primeira metade do XIX, com base em documentos da Câmara Municipal. *Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*, discute a interação dos remadores, barqueiros e donos de embarcações com os órgãos do Império encarregados pelo controle e regulamentação da navegação. Santos Junior traça o perfil desses trabalhadores, auferindo que na sua maioria eram brasileiros e portugueses pobres, de quem as experiências facilitaram o encontro em espaços onde pudessem reivindicar seus direitos costumeiros face a uma cidade (e momento histórico) que passava por transformações estruturais.⁴⁷

Continuando no mesmo recorte temporal, mas dessa vez para Recife, Davi Costa Aroucha traz outras perspectivas à história dos trabalhadores ligados à pequena cabotagem, à navegação fluvial e ao porto da capital pernambucana. Na dissertação *A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista*, Aroucha demonstra, baseado em processos crime e cíveis, a existência de uma intensa dinâmica de trabalho, formada por vários grupos sociais, que se instalavam em uma extensa malha de portos ao longo da costa de Pernambuco e das províncias próximas. Além de se responsabilizar pelo transporte da produção agrícola até o porto de Recife, esses grupos supriam as demandas do comércio e da comunidade local, provendo água, mantimentos, transporte de materiais de construção e deslocamento. Dessa forma, Aroucha dá novos contornos à historiografia pernambucana acerca do trabalho marítimo, fluvial e portuário.⁴⁸

Ainda sobre Recife, mas com um recorte temporal posterior, Maxuel de França Lima defendeu a dissertação *Experiência, trabalho e política: os estivadores do porto do Recife (1891-1907)*. Focalizado na *Sociedade União Beneficente dos Estivadores*, mediante notícias de jornais, documentos dessa entidade e processos criminais, Lima mergulha na formação da classe dos estivadores na capital pernambucana, apresentando que “a estiva foi o caminho escolhido por muitos indivíduos pobres, pardos e pretos”.⁴⁹ Reunidos em torno da *sociedade*, o

⁴⁶ Oliveira (2013, p. 261).

⁴⁷ Santos Junior (2016).

⁴⁸ Aroucha (2017).

⁴⁹ Lima (2021, p. 153).

autor mostra como os estivadores, por meio de solidariedades, conflitos e interesses, lograram enfrentar questões do seu tempo, quais sejam: o pós-abolição, a Proclamação da República e a luta pela cidadania, as brigas com o patronato da estiva e as desavenças com as autoridades, e a fome que assolava os trabalhadores de Recife nessa época.

Para terminar, destaco a dissertação *Trabalhadores de um mar sem fim: a capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais: Santa Catarina, c.1840- c.1870*, resultado da pesquisa de mestrado de Diego Schibelinski. O autor, mediante a análise de um amplo e diversificado repertório de fontes históricas, custodiados em diferentes arquivos e centros de documentação do Brasil (mapas de matrículas dos trabalhadores e embarcações, relatórios da presidência da província de Santa Catarina, manuscritos da capitania do porto de Santa Catarina, periódicos e iconografia), expõe a vida dos trabalhadores da navegação de cabotagem, pescadores, calafates e carpinteiros da ribeira que viveram na região estudada no desenrolar do século XIX. Por mais que seja parte constitutiva da memória e história oficial desse estado a sua relação com o mar, a historiografia pouco tem se atentado a estudar suas características comuns e especificidades. Nas palavras do autor:

Em Santa Catarina, por exemplo, embora o imaginário popular tenha cultivado uma memória acerca da colonização do território litorâneo, e desenvolvido uma identidade cultural contemporânea, profundamente associada ao labor e às atividades marítimas, com exceção da pesca da baleia, pouco se sabe acerca das formas de trabalho existentes ou dos trabalhadores marítimos que nelas atuaram anteriormente ao século XX.⁵⁰

Schibelinski trouxe significativas contribuições à historiografia acerca do trabalho marítimo em águas catarinenses. Historicizou a implementação da capitania dos portos local e as diversas faces da vida dos seus trabalhadores. Problematicizou a relevância econômica da pesca e da construção naval, traçando o perfil dos pescadores e construtores navais. E, não menos importante, o autor, alicerçado na perspectiva de gênero, traz para o centro algo que esteve (e continua) na margem da História Social do Trabalho: a experiência feminina na faina marítima.⁵¹

Mas, o que há de comum nessas pesquisas? Elas analisam os espaços portuários, marcados pelas transformações nas relações de trabalho no Brasil entre o século XIX e o início do XX. Evidenciaram como os portos funcionavam como locais de interação entre diferentes forças sociais, muitas vezes em conflito, onde fatores como raça, gênero e classe

⁵⁰ Schibelinski (2020, p. 28).

⁵¹ Schibelinski (2020).

desempenhavam um papel crucial, podendo aproximar ou separar os diversos grupos sociais. Destacam-se as relações sociais que estruturavam o dia a dia do trabalho, tanto na marinha mercante e militar quanto nas atividades portuárias. E, de maneira geral, buscam desvendar não apenas os mecanismos de opressão, controle e solidariedade presentes nessas relações, mas também valorizam a diversidade que caracteriza esse universo laboral, bem como a agência histórica e a resistência.

Fundamentado nessa literatura, que promove discussões amplas e abordagens metodológicas diversas, é que apresento esta pesquisa de história do trabalho marítimo e portuário. Com foco em Itajaí, meu objetivo é o de identificar as experiências desses trabalhadores durante os anos de 1860 e 1910. Tomei como marco inicial um fato político-administrativo: o ano de elevação de Itajaí à condição de vila, momento em que também foi instalado o primeiro juizado local, responsável pela produção dos primeiros processos judiciais hoje existentes sobre a região. Como marco final, considere tanto a década de fundação das primeiras associações de trabalhadores (a *Sociedade Beneficente Operária Itajahyense*, primeira entidade de classe da cidade, criada em 1902, e a *Sociedade Beneficente XV de Novembro*, fundada em 1906) quanto o encerramento dos processos judiciais preservados em Itajaí, pois, a partir da década seguinte, tais documentos foram transferidos para o arquivo do Poder Judiciário catarinense, em Florianópolis.⁵²

Para isso, fiz uso da categoria de *experiência* de E. P. Thompson, a qual considera que “homens e mulheres, ao se confrontarem com as necessidades de sua existência, formulam seus próprios valores e criam sua cultura própria, intrínsecos ao seu modo de vida”.⁵³ A experiência, para o historiador britânico, aglutina a percepção de agência e condicionamento históricos e, em suas palavras, é

[...] uma categoria que, por mais imperfeita que seja, é indispensável ao historiador, já que compreende a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento. [...] A experiência surge espontaneamente no ser social, mas não surge sem pensamento. Surge porque homens e mulheres (e não apenas filósofos) são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e ao seu mundo.⁵⁴

Apesar de usar essa categoria em minha pesquisa, penso ser importante apontar que na historiografia existem algumas críticas à noção de experiência de E. P. Thompson. Uma delas

⁵² Acerca dessas entidades, ver: Silva (2002) e Rosa (2022).

⁵³ Thompson (2001, p. 262).

⁵⁴ Thompson (1981, p. 15-16).

está no fato de que Thompson, quando a definiu, pensava a partir de uma perspectiva de macrodimensão, econômica e determinada apenas pela relação de produção, mesmo que considerasse os sujeitos históricos ativos e capazes de articular uma consciência de grupo.

De acordo com a historiadora Simona Cerutti, o historiador britânico mostra que na noção de experiência “a estrutura se situa num plano distinto em relação aos comportamentos individuais; ela é ao mesmo tempo, externa e preexistente, e a racionalidade dos atores não consiste em interagir com ela, mas apenas em reagir contra ela, transformando-se em consciência de classe”. Como alternativa, ela propõe articular o processo (macro) em percursos individuais (trajetórias), reconstituindo as experiências nas diferentes faces da vida social, para além do reducionismo econômico – o que procurei empregar nesse trabalho.⁵⁵

Se, por um lado, utilizei a noção de experiência, por outro, recorri à metodologia da Micro-história. Surgida na Itália a partir de debates acadêmicos promovidos nas décadas de 1970 e 1980, a Micro-história ou *Microstorie* apareceu pela primeira vez como título de uma coleção dirigida por Carlo Ginzburg e Giovanni Levi. E, posteriormente, como linha editorial da *Quaderni Storici*, importante revista italiana de história.⁵⁶ A Micro-história emergiu como uma nova possibilidade historiográfica, renunciando aos modelos generalizantes e abordagens esquemáticas propostas pela historiografia, sobretudo àquela voltada à história social então vigente.⁵⁷ A partir daí, esse sintoma historiográfico começou a ganhar mais espaço, ultrapassando as divisas italianas e alcançando outros lugares da Europa e da América.⁵⁸

Mesmo com um caráter empirista e a ausência de um “manual de instruções”, os trabalhos em Micro-história costumam portar características em comum. A mais importante delas está na redução da escala de observação, ou seja, na análise microscópica do material documental consultado.⁵⁹ Para um de seus precursores, a Micro-história

[...] busca uma descrição mais realista do comportamento humano, empregando um modelo de ação e conflito do comportamento do sujeito no mundo que reconhece sua liberdade além, ainda que limitada por sistemas normativos prescritivos e opressivos. Assim, toda ação social é vista como resultado de constante negociação, manipulação, escolhas e decisões do indivíduo, diante de uma realidade normativa que, embora difusa, não obstante oferece muitas possibilidades de interpretações e liberdades pessoais.⁶⁰

⁵⁵ Cerutti (1998, p. 186). Para outras críticas acerca dessa categoria, sugiro: Sewell Jr. (1990) e Scott (2012).

⁵⁶ Vainfas (2002, p. 70).

⁵⁷ Levi (2009, p. 11).

⁵⁸ Revel (1998, p. 16). Para uma história da Micro-história, ver: Lima (2006).

⁵⁹ Levi (1992, p. 134).

⁶⁰ Levi (1992, p. 135).

Nesta metodologia, o particular (sujeito ou grupos de sujeitos) passa a ser o ponto de partida do investigador. E por meio dos *jogos de escala*, os historiadores obtêm resultados reveladores.⁶¹

Dentro das possibilidades de documentação utilizadas pelos pesquisadores citados ao longo desse trabalho, elegi algumas tipologias especificamente. Ao iniciar a investigação, explorei *in loco* as fontes para construir este trabalho. Em dias chuvosos e ensolarados, foram várias as idas e vindas ao arquivo de Itajaí (CDMH). Acompanhado sempre de luvas, máscaras, papel e caneta, iniciei a minha pesquisa pelos processos judiciais da comarca da cidade. Na ausência de documentos da administração municipal e da autoridade portuária relativos aos profissionais marítimos e portuários – ausência cujo motivo é desconhecido –, os processos judiciais mostraram-se fontes plurais, onde era possível observar a profissão e “a voz” dos personagens envolvidos em cada processo.⁶²

Diferentemente de outros colegas historiadores que também trabalharam com pesquisa em instituição de custódia documental, sublinho que em Itajaí encontrei documentos já higienizados, tratados e organizados previamente. O que, sem dúvidas, facilitou (e muito) as minhas buscas. Das 30 caixas do fundo do poder judiciário consultadas, folheei milhares (e aparentemente intermináveis) páginas à procura de trabalhadores ligados ao trabalho no porto e no mar. Sempre observando atentamente tanto as partes envolvidas quanto as testemunhas inquiridas nos processos.

Consequentemente, para o início de 1860 a 1910, recorte temporal desta pesquisa, identifiquei 70 processos mencionando tais trabalhadores, envolvendo 164 sujeitos históricos. Esses documentos manuscritos, após serem previamente selecionados, foram transcritos total ou parcialmente, e em seguida tabulados e identificados em uma planilha. Para, daí, sim, serem sistematizados e analisados.

Com esses dados em mãos, foi o momento de procurar mais informações em documentos de outras naturezas. A partir do nome, busquei menções em notícias de jornais, relatórios do presidente da província e do Ministério da Marinha e estatutos e acervos iconográficos. Cotejando as diferentes fontes, foi possível reconstruir características da vida e da experiência desses trabalhadores mencionados nos processos e responder a interrogações que me guiaram nesse trabalho: quem eram esses trabalhadores mencionados nas fontes? Quais as funções que desenvolviam em terra ou a bordo? Que relações de poder existiam dentro dos seus espaços de trabalho? Havia divergências entre determinados segmentos de trabalhadores?

⁶¹ Revel (1998) e Levi (1992).

⁶² Sobre a importância das fontes judiciais para a historiografia, ver: Dantas e Ribeiro (2020).

Como eram vistos ou tratados pelas autoridades do porto e da cidade? O que faziam em seus momentos de lazer? Constituíam família? Que características são comuns àquelas encontradas nos portuários e marinheiros de Itajaí em relação a trabalhadores de outros lugares? Quando e de que forma foram formadas as primeiras entidades de classe?

Efetuada as considerações acerca das fontes, objetivo, *corpus* teórico e metodologia empregada, apresento o escopo desse trabalho. Dividido em quatro capítulos, no primeiro, inicio o texto problematizando a historiografia local acerca da importância do porto, bem como de seus trabalhadores marítimos e portuários para uma história social do Vale do Itajaí. Embasado nas fontes, sobretudo os processos judiciais, abordo as diferentes profissões e funções presentes nas embarcações que atracavam em Itajaí e do próprio porto da cidade. Ademais, dedico um número significativo de laudas para apresentar ao leitor o perfil dos marítimos e portuários que trabalhavam nessa vila do Sul do Brasil durante o arco temporal dessa pesquisa. Levanto dados como: faixa etária, estatuto social, estado civil, profissão, naturalidade/nacionalidade, local de residência e alfabetização, entre outras informações relevantes contrastadas com a historiografia de outros lugares.

Em seguida, analiso a questão da praticagem em Itajaí. Assunto reconhecidamente lacunar na historiografia do trabalho, nessa parte remonto as disputas locais sobre a manutenção orçamentária da praticagem dessa cidade pela província de Santa Catarina e governo Imperial. Revelo as experiências dos práticos, a partir do regulamento de 1876 que estabelece novas diretrizes sobre a praticagem, e dissidências com outros segmentos de trabalhadores em razão desse novo instrumento disciplinador. Considero, assim, essa uma nova fase na história do porto da cidade, marcada pela modernização e controle dos agentes sociais envolvidos nesse serviço.

Posteriormente, trato de forma mais direta a vida dos marítimos, focalizando suas experiências, relações sociais e a construção de uma identidade e cultura marítima próprias. Por meio das fontes judiciais, evidencio os conflitos que caracterizavam o cotidiano desses trabalhadores, que frequentemente eram vistos de forma pejorativa, isto é, como indisciplinados e desregrados. Entre os temas abordados, examino os momentos de conflitos entre marinheiros e seus superiores, das rixas dentro da própria marujada, da relação deles com as mulheres e a bebida, da soldada e das práticas de furto. Observo que, apesar das dificuldades, esses trabalhadores tinham uma clara consciência de suas funções e do seu papel social, compartilhando expectativas e enfrentando as autoridades e as classes superiores.

Por fim, analiso os primeiros anos de formação e atuação de associações operárias em Itajaí no início do século XX, em especial a *Sociedade Operária Beneficente Itajahyense* (SOBI), criada em 1902, e a *Sociedade Beneficente XV de Novembro*, fundada em 1906.

Inseridas no contexto de transformações no mundo do trabalho após o fim da escravidão e a implantação da República, parto do princípio de que essas associações surgem como formas de organização, proteção e resistência dos trabalhadores. Enquanto a SOBI tinha um caráter mutualista e *policlassista*, voltado para auxílio em casos de doença, morte e dificuldades financeiras, a *XV de Novembro* se destacou por representar exclusivamente os trabalhadores da orla portuária – incluindo ex-escravizados – e por assumir um papel mais ativo na regulamentação das condições de trabalho, definindo jornadas, salários e direitos, aproximando-se das futuras práticas sindicais.

2. QUEM ERA QUEM NO PORTO DE ITAJAÍ? PROFISSÕES E O(S) PERFIL(IS) DOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS

A história da vila de Itajaí e a do seu porto estão intimamente conectadas. É matéria comum na literatura regional afirmar que, durante o século XIX, o crescimento da vila estava relacionado diretamente à expansão do seu porto. A formação de Itajaí enquanto aglomerado urbano remonta ao final do século XVIII e início do XIX, quando as margens do rio Itajaí-Açu passam a ser ocupadas por pessoas de origem portuguesa e escravizados de origem africana. Essa ocupação, embora seja silenciada por uma historiografia mais tradicional, gerou inúmeros conflitos com os indígenas que habitavam tal território há muito mais tempo.⁶³

As primeiras menções a um embarcadouro localizado na foz do rio Itajaí são do começo do século XIX. A razão do surgimento desse pequeno porto seria a crescente demanda das atividades econômicas exercidas pelos povoadores que ali se estabeleceram. Entre elas, estavam a agricultura, a exploração de madeira e a carpintaria da ribeira, que contribuíam para a consolidação de um pequeno comércio costeiro entre Itajaí e localidades litorâneas adjacentes.⁶⁴ Contudo, quando comparada à atuação de portos como os de São Francisco, Desterro e Laguna, a inserção do porto do rio Itajaí no cenário do litoral catarinense pode ser entendida enquanto “atrasada”. Não meramente pelo aspecto cronológico, mas pelas limitações naturais que o cercavam. Durante todo o século XIX – e até o início do século XX – havia em sua foz um banco de areia que dificultava o acesso de determinadas embarcações e navios, cuja situação se agravava durante as enchentes, corriqueiras no Vale do Itajaí. Em termos práticos, isso ocasionou, consoante a geógrafa Sonia Moreira, a “formação tardia de um grupo social cujos empreendimentos se acham interligados ao porto”.⁶⁵

A partir de meados do século XIX, a área portuária começou a se consolidar como um ponto crucial de acumulação de capital, principalmente impulsionada pela criação das colônias de Blumenau e Brusque.⁶⁶ Essas colônias aumentaram a produção e o fluxo de mercadorias tanto no transporte fluvial quanto marítimo no Vale do Itajaí. A historiadora Maria Luiza Renaux Hering destaca que, no século XIX, os comerciantes do Vale – principalmente os alemães – expandiram seus negócios além das rotas coloniais, estabelecendo casas comerciais

⁶³ Entre essa literatura, encontram-se: D’Ávila (2018), Goularti (2013), Hering (1987), Moreira (1995), Barreto (1997) e Severino (2000). Acerca dos conflitos entre indígenas e não indígenas no Vale do Itajaí, ver: Santos (1973).

⁶⁴ Moreira (1995) e Machado (1979).

⁶⁵ Moreira (1995, p. 70).

⁶⁶ Goularti (2013), Hering (1987) e Moreira (1995).

no centro das colônias (*Stadtplatz*). Esses comerciantes, conectados ao porto de Itajaí, que ficava a cerca de 40 km de Blumenau e 38 km de Brusque, foram fundamentais para o comércio regional. Representando companhias de navegação e bancos estrangeiros, controlavam a distribuição de produtos importados e o transporte de mercadorias locais, além de facilitar as importações industriais e suprir as deficiências do sistema financeiro local.⁶⁷

À medida em que a colonização avançava vale adentro, crescia a orla portuária e o núcleo urbano de Itajaí. Cervejarias, olarias, padarias, hotéis e casas comerciais “brotavam” próximas às margens do rio Itajaí-Açu, consolidando a pequena indústria e comércio local.⁶⁸

Ora, se a colonização propiciou o fortalecimento de uma elite econômica ligada ao cais durante a segunda metade do oitocentos, como consequência, o aumento da demanda pelo serviço portuário ampliou a diversidade de ofícios e a circulação de trabalhadores no porto. Embora a historiografia regional reconheça a importância da zona portuária como um dos espaços propulsores do desenvolvimento econômico da região, parte significativa dela ainda persiste em considerar o porto de Itajaí apenas como um entreposto econômico entre as colônias do Vale do Itajaí e seus compradores/fornecedores nacionais ou estrangeiros. Desconsidera-se, dessa forma, as dinâmicas próprias do complexo portuário, a circulação de mercadorias e pessoas – para além dos colonos – e os diversos sujeitos que faziam desse espaço os seus “mundos do trabalho”.⁶⁹

Como sugere o título desse capítulo, é preciso entender “quem era quem no porto de Itajaí?”. Quem eram aqueles que trabalhavam no porto? Quais eram as funções que existiam nos navios que atracavam ali? De onde provinham? Sabiam ler e escrever? Movido por perguntas como essas, neste capítulo tracei o perfil desses trabalhadores ligados à faina marítima e portuária, atentando para informações como: faixa etária, estatuto social, estado civil, profissão, naturalidade/nacionalidade, local de residência, alfabetização, entre outras informações relevantes.

Informo de antemão que, em minha pesquisa, diferente de outros colegas historiadores, não localizei qualquer censo ou tipo de listas específicas acerca desses trabalhadores para Itajaí, elaborada pela Capitania dos Portos. Por conta dessa ausência, tive que recorrer a outros documentos. Das fontes disponibilizadas no CDMH, elegi o fundo do poder judiciário,

⁶⁷ Hering (1987, p. 60-63).

⁶⁸ Silva (2004, p. 58) e Barreto (1997, p. 21).

⁶⁹ Entre esses trabalhos, estão: D’Ávila (2018), Goularti (2013), Hering (1987) e Moreira (1995). Sobre a expressão “Mundos do Trabalho”, refiro-me ao livro do historiador Eric Hobsbawm que leva o mesmo nome. Tal expressão aglutina o conjunto de experiências, práticas, relações sociais e culturais associadas à classe trabalhadora ao longo da história. Ver: Hobsbawm (2005).

especificamente os processos-crime, para levantar dados relacionados aos perfis desses trabalhadores. Reconheço que a razão primeira dessa tipologia documental não era a de levantar dados demográficos ou listar os moradores/trabalhadores da vila de Itajaí. Mas, ainda que de forma direcionada (considerando que só aparecem nesses processos pessoas que tiveram algum tipo de relação com o poder judiciário local, seja como autores, réus, testemunhas ou apenas mencionados), quando interrogadas, essas fontes oportunizam a reconstituição de dados importantes acerca desses sujeitos históricos. Quando possível, essas informações foram confrontadas e comparadas com outras fontes históricas, permitindo um panorama mais amplo e consistente sobre os indivíduos estudados.

Profissionais & profissões

Dentro dos 70 processos consultados nesse trabalho, referentes aos anos de 1862 até 1908, consegui identificar a existência de pelo menos 164 pessoas ligadas ao trabalho portuário e marítimo em Itajaí. Diferente dos documentos de outra tipologia, é importante mencionar que os envolvidos nos processos eram na maior parte das vezes, quem declaravam as informações relativas à sua vida, como: nome, idade, filiação, profissão, naturalidade, local de residência, etc. Em virtude disso, mantive, num primeiro momento, os próprios termos e expressões utilizados por essas pessoas quando questionadas sobre as suas profissões e, posteriormente, aglutinei expressões diferentes para a mesma função ao longo do texto.

Informo também ao leitor que alguns trabalhadores, por aparecer mais de uma vez em distintos processos, declararam-se com profissões diferentes. Este é o caso de Antonio Ignacio de Medeiros, por exemplo, que em 1862 informou ao tribunal local ser “arte marítima” e, em outra oportunidade, no ano de 1879, afirmou ao mesmo órgão ser “remeiro da catraia da barra”.⁷⁰ Por essa razão, considerei no Quadro 1 o número de vezes em que foram mencionada as respectivas profissões (182 vezes), não limitando apenas ao número de profissionais encontrados (164 trabalhadores).

Numa leitura macroscópica, isto é, categorizando todas essas funções e profissões em apenas duas, as “do mar” e as “do porto”, infere-se que 83% das vezes em que os trabalhadores declararam a sua profissão atrelaram-na à faina marítima, enquanto 17% ligaram sua profissão ao trabalho portuário ou terrestre. Considero, pois, a partir das fontes analisadas, enquanto

⁷⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 1, ordem: 12, número 184, ano: 1862; CDMH. Fundo: judiciário, série: processo policial, caixa: 15, ordem: 06, número: 350, ano: 1879. A catraia é uma pequena embarcação responsável pelo transporte de pessoas.

portuários, os profissionais: capataz do porto, prático, jornaleiro (estivador), remeiro, passageiro e patrão da catraia da barra. Por outro lado, entendo os trabalhadores marítimos como aqueles que se autodeclararam: marítimo, marinheiro, embarcadiço, trabalhador a bordo, arte marítima, comandante, coronel da artilharia, imediato, piloto, segundo piloto, contramestre, mestre de navio, patrão da lancha, foguista, cozinheiro e taifeiro.

Quadro 1 – Profissões e o respectivo número de vezes declaradas nos processos (1862-1908)

Profissão	Nº	Profissão	Nº	Profissão	Nº
Marítimo	93	Contramestre	4	Capataz do porto	5
Marinheiro	22	Patrão da lancha	1	Remeiro da catraia da barra	3
Capitão	16	Piloto	2	Prático da barra	5
Arte Marítima	1	Comandante	2	Jornaleiro	7
Trabalhador a bordo	1	Coronel da Artilharia	1	Passageiro	3
Marítimo de todo serviço	1	Imediato	1	Primeiro prático da barra	1
Embarcadiço	1	Foguista	1	Segundo prático da barra	1
Cozinheiro	1	Mestre carpinteiro da ribeira	1	Carpinteiro da ribeira	3
Calafate	1	Segundo piloto	1	Patrão da catraia	1
Taifeiro	1	Mestre de navio	1	Total	182

Fonte: elaborado pelo autor com base nos processos judiciais custodiados no CDMH de Itajaí, do ano de 1862 a 1908.

Começamos, então, com os trabalhadores portuários. Podemos separá-los em dois grupos: aqueles empregados da administração portuária e os que trabalhavam de maneira autônoma ou sem vínculo direto com a administração do porto. No primeiro caso, refiro-me ao capataz do porto, primeiro e segundo práticos da barra, e ao remeiro da catraia da barra.

O que fazia um capataz do porto? No âmbito das pesquisas acerca dos trabalhadores portuários, encontram-se algumas explicações das atribuições desse profissional. Tanto o historiador Rafael Davis Portela quanto Davi Costa Aroucha apontam que os “capatazes” e “subcapatazes”, juntamente com os capitães do porto – maior autoridade dentro da Capitania dos Portos –, eram os responsáveis por listar e registrar os trabalhadores náuticos e marítimos de suas respectivas províncias durante o século XIX.⁷¹ Mas, para além de auxiliar o capitão do porto, os capatazes tinham outras funções.

Na província de Pernambuco, observa Aroucha, o capataz desempenhava funções específicas voltadas à manutenção da disciplina e controle sobre cativos e libertos que

⁷¹ Portela (2012, p. 31); Aroucha (2017, p. 143).

trabalhavam em serviços portuários. Na prática, esse profissional exercia um papel de liderança e mediação fundamental para os trabalhadores locais, atuando na resolução de conflitos internos, na intermediação entre as demandas das corporações e o poder público, e na defesa ou punição de seus subordinados, conforme julgasse necessário.⁷²

Na Bahia, os capatazes também desempenharam um papel importante na política de controle dos trabalhadores de ganho na cidade de Salvador, conforme percebeu João José Reis em uma de suas últimas obras acerca dos “ganhadores”. Contudo, a diferença do caso pernambucano é que os capatazes eram nomeados pela Câmara Municipal e não pela Capitania dos Portos. Por esse motivo, seu trabalho não se limitava ao âmbito da zona portuária, expandia-se para todo o espaço urbano.⁷³

Em Itajaí, o capataz, nomeado pelo Capitão do Porto de Santa Catarina, atuava como um “braço da polícia” dentro do porto, podendo requisitar a prisão daqueles que porventura se envolvessem em problemas que tumultuassem a ordem e disciplina no cais. Em 1870, por exemplo, Ernesto Augusto de Bustamante Guilhoubert, capataz do porto, auxiliou na prisão do americano e cozinheiro de navio Ricardo Eduardo por crime de insubordinação em relação ao capitão da sua embarcação e ofensas físicas a um colega marinheiro. Dois anos depois, foi a vez da prisão do marinheiro Miguel Carline, solicitada pelo então capataz do porto, Antonio Joze Bastos. O que Bastos não esperava é que o marinheiro português iria recorrer impetrando um *habeas corpus* alegando a ilegalidade da sua prisão, pois não entendia ter existido crime especificado nem ordem de prisão adequada.⁷⁴

Cabia também aos capatazes informar às autoridades superiores quando ocorresse qualquer avaria no porto. Foi isso que fez o capataz Manoel José Pereira Máximo, em 1869, quando o Patacho Nacional Delfina arrancou o cabo telegráfico devido à correnteza e detritos que desciam pelo rio Itajaí-Açu durante o período de cheias.⁷⁵

Em suma, como disse Maria Cecília Velasco e Cruz, a função do capataz estava para o porto da mesma forma que a função de feitor estava para a cidade.⁷⁶ Todavia, engana-se quem pensa que ela não existe mais. Ainda hoje, nos portos brasileiros, é comum encontrar pessoas empregadas em tal serviço, mas não necessariamente com as mesmas atribuições do século

⁷² Aroucha (2017, p. 254).

⁷³ Reis (2019, p. 102).

⁷⁴ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 06, ordem: 12, número: 150, ano: 1870; CDMH. Fundo: judiciário, série: recurso crime, caixa: 09, ordem: 04, número: 207, ano: 1872.

⁷⁵ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário crime, caixa: 06, ordem: 05, número: 140, ano: 1869.

⁷⁶ Cruz (2000, p. 260).

XIX. Seja como for, o certo é que o capataz do porto era o responsável pelo controle, listagem e registro dos trabalhadores náuticos e marítimos.

Ao práctico da barra cabia a pilotagem de embarcações nas áreas de ancoragem do porto. Na literatura, observa-se que os prácticos eram, em geral, pessoas com profundo conhecimento dos acidentes hidrográficos e topográficos de áreas marítimas e fluviais, responsáveis por guiar embarcações com segurança nessas regiões.⁷⁷ Para a década de 1860 e início do século XX, Itajaí contou com pelo menos três prácticos, a saber: Jacintho José dos Santos, itajaiense; José Maria do Couto, catarinense; e Manoel Francisco de Oliveira, português naturalizado brasileiro. O primeiro deles, Jacintho, em parte de sua trajetória, no ano de 1868, além de ser práctico, afirmou ser também capataz do porto.⁷⁸ Embora se trate de funções distintas e a acumulação desses ofícios possa até ser considerada rara, encontram-se outros casos similares, como aquele constatado pelo pesquisador Alessandro Gomes, qual seja, a do capataz pernambucano de nome Antonio Rodrigues de Oliveira, que por mais que não fosse do quadro oficial da praticagem daquela província, possuía uma carta de práctico e assumia a direção de navios no porto de Recife.⁷⁹ Quiçá, a acumulação dessas funções se desse por questões orçamentárias ou por conta da ausência de trabalhadores habilitados para tal função.

Ainda a respeito da administração portuária, faziam parte do serviço da praticagem em Itajaí os “remeiros da catraia”. Tais trabalhadores estavam subordinados ao “patrão da catraia”, função compartilhada pelo práctico da barra. A catraia era a embarcação oficial utilizada por esse serviço, e o “patrão” era o encarregado de conduzi-la e liderar os remeiros.⁸⁰ É preciso informar que esses trabalhadores se diferenciavam dos remeiros “convencionais”. Embora não localizados no levantamento em questão, sabe-se que, diferente daqueles específicos à catraia, os remeiros tinham um papel de transporte de pessoas e objetos e praticavam a pesca de forma rudimentar. Na maioria das vezes, eram pequenos lavradores livres que eventualmente atuavam como “marítimos”, tal qual identificou José Augusto Leandro em pesquisa referente a Paranaguá.⁸¹ Dado esse distinto daqueles encontrados em pesquisas acerca da Marinha de Guerra, cujos remadores eram quase sempre homens negros.⁸²

⁷⁷ Aroucha (2017, p. 115, 143) e Gomes (2016, p. 392).

⁷⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de perguntas, caixa: 14, ordem: 17, número: 340, ano: 1878; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário crime, caixa: 06, ordem: 05, número: 140, ano: 1869. Sobre os prácticos e a praticagem em Itajaí, escrevi um capítulo específico sobre esse assunto. Ver o próximo capítulo.

⁷⁹ Gomes (2016, p. 58).

⁸⁰ Oliveira (2013, p. 127).

⁸¹ Leandro (2008, p. 7).

⁸² Mello (2009).

Os remeiros da catraia eram os trabalhadores com os menores salários na capitania dos portos de Santa Catarina, apesar de serem os que mais se exigia esforço físico para realizar tarefas, como constatou Schibelinski.⁸³ Segundo dois processos do ano de 1879, entre os remeiros da catraia encontravam-se: Sebastião Thomaz de Siqueira, de 26 anos, casado, natural da província; Ventura Constantino da Costa, de 20 anos, natural do Pontal (Itajaí), solteiro; e Antonio Ignacio de Medeiros, de 45 anos, casado, também natural da província de Santa Catarina.⁸⁴

Entre os profissionais que trabalhavam no porto, mas que não tinham vínculo com a Capitania dos Portos ou com o Ministério da Marinha, estão os construtores navais – calafates e carpinteiros da ribeira –, os passageiros e os jornaleiros. Dos carpinteiros, aparecem nos documentos consultados: o português Manoel Francisco Ferreira Touguinha, em 1868; o americano Nickerson Moody, também em 1868; o catarinense Francisco Bazilio da Silva, em 1898; e João Lopes Fagundes de Azevedo, em 1885, cuja nacionalidade não é revelada. Quanto à profissão de “calafate”, somente consta a do catarinense João Antônio Martins, em 1871.⁸⁵

Talvez aqui resida uma certa distorção provocada pelas fontes. Considero esse um número pequeno e pouco representativo, tendo em vista a importância que a construção naval, realizada nas imediações do porto tinha para a sociedade e economia itajaíenses. Um historiador local, por exemplo, afirma que em meados do século XIX, na região de Porto Belo e Itajaí, existiam pelo menos 50 carpinteiros da ribeira e 30 calafates. Ainda que atribua essa informação a um documento intitulado “mapa demonstrativo de 1846 da Câmara Municipal de Porto Belo”, não especifica nem no texto, nem em nota de rodapé, a localização arquivística desse documento, impossibilitando a sua conferência.⁸⁶ Contudo, se levarmos em conta os dados de Porto Belo – antiga cidade a qual pertencia a vila de Itajaí –, o número de construtores navais passa a ser mais significativo, mesmo se comparados com outras cidades portuárias relevantes da América. Esse era o caso de Cartagena (Colômbia), que apesar dessa atividade econômica ter perdido sua importância em relação ao século anterior, durante o ano de 1846, encontravam-se trabalhando na construção naval 23 carpinteiros da ribeira e 10 calafates, constituindo um número menor do que aquele encontrado para a região de Itajaí.⁸⁷ Enquanto em Havana (Cuba),

⁸³ Schibelinski (2020, p. 77).

⁸⁴ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 16, ordem: 02, número: 359, ano: 1879.

⁸⁵ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 05, ordem: 05, número: 112, ano: 1868; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 4, ordem: 18, número: 106, ano: 1868; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 24, ordem: 07, número: 569, ano: 1898; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 20, ordem: 13, número: 451, ano: 1885; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 08, ordem: 08, número: 187, ano: 1871.

⁸⁶ D’Ávila (2018, p. 37).

⁸⁷ De Las Aguas (2022, p. 180).

por outro lado, em 1859, somente na calafetagem labutavam 136 pessoas, sendo todos esses de cor branca.⁸⁸

Outro fator que corrobora a certa distorção observada no número de carpinteiros da ribeira e calafates presentes nas fontes judiciais reside em dados encontrados em pesquisas acadêmicas acerca de Santa Catarina. Joana Maria Pedro Machado, na sua pesquisa de mestrado realizada na década de 1970 acerca da construção naval em Itajaí, identifica que durante o século XIX houve uma expansão dessa atividade econômica na região e, por consequência, o aumento no número de carpinteiros e calafates. Décadas mais tarde, Schibelinski, baseado nas listas de matrículas desses construtores navais para a província de Santa Catarina, infere que, de 19 carpinteiros da ribeira e calafates matriculados em 1847, esse número saltou para 155 em 1870, representando um aumento expressivo de quase 8 vezes no número de construtores navais face ao primeiro ano em que foi realizada a matrícula.⁸⁹ Por essa razão, acredito que o número de trabalhadores da construção naval em Itajaí fosse maior do que o representado nas fontes.

Por mais que tivessem atribuições semelhantes, carpinteiros e calafates desempenhavam papéis distintos na labuta diária. Era função dos carpinteiros construir as embarcações, trabalho que ia do corte da madeira até a montagem final da embarcação. Aos calafates, restava vedar as frestas do costado e do convés. Embora atuassem geralmente em portos e estaleiros, também podiam trabalhar a bordo, como Nickerson Moody, carpinteiro do vapor americano *Lamego*, que chegou a Itajaí nesse navio em 1868.⁹⁰ Mesmo trabalhando principalmente em terra, esses profissionais precisavam ser registrados pela Capitania dos Portos, conforme o Decreto Imperial nº 447 de 1846, que regulamentava tal instituição no Brasil. Contudo, é observado na historiografia que houve resistência inicial ao registro por esses trabalhadores, pois um dos artigos desse decreto, especificamente o 68, que isentava os trabalhadores do mar do serviço na Guarda Nacional, não incluía os construtores navais claramente. Dessa forma, carpinteiros e calafates não viam vantagem em se registrar. A resistência às matrículas só desapareceu quando de fato esses passaram a ser isentos de prestarem serviço à Guarda Nacional.⁹¹

Ainda sobre os trabalhadores portuários, no rol de processos consultados, não localizei menções à expressão “estivador”, pelo menos de forma explícita. No entanto, em alguns documentos, aparecem “jornaleiros” que, no momento da instauração do processo, afirmaram trabalhar na carga e descarga no porto. A ausência da categoria “estivador” é comum em outros

⁸⁸ Cabrera (2021, p. 187).

⁸⁹ Machado (1979, p. 31) e Schibelinski (2020, p. 192).

⁹⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 4, ordem: 18, número: 106, ano: 1868.

⁹¹ Portela (2012); Oliveira (2013); Schibelinski (2020) e Silva (2001).

lugares neste período histórico e mesmo em documentos censitários. Cruz, ao examinar os trabalhadores em trapiche e café do Rio de Janeiro, verificou que os censos demográficos da época não especificam as ocupações operárias existentes no porto. Categorizando tais operários em profissões genéricas, ligadas aos transportes marítimos e fluviais ou classificadas de profissões mal definidas.⁹²

Mas, o que seria um jornaleiro? É uma classificação conforme o arranjo de trabalho (por dia) e não é exclusivo de uma ocupação, ou seja, que engloba inúmeros ofícios, e já muito conhecida pela historiografia do trabalho. Em linhas gerais, os jornaleiros eram aqueles que trabalhavam por jornada (diária), seja no mundo rural ou nos centros urbanos.⁹³ Quanto aos jornaleiros que trabalhavam na estiva em Itajaí, encontrei: Manoel Antonio dos Santos, João Zeferino Martins, João Gonçalves da Maia, José Dias de Oliveira, Bellarmino Silveira, Antonio Pereira da Costa e Generozo Ignacio de Toledo. Todos eram brasileiros, homens que, em 1873, trabalhavam “em descabeçar madeiras para carregar o Brigue Nacional S. Jeronymo” no rio Pequeno (rio Itajaí-Mirim), e contratados pelo proprietário da embarcação, conforme se depreende da fonte.⁹⁴

Em Itajaí, José Bento Rosa da Silva identifica em suas pesquisas que, no início do século XX, vários dos estivadores eram afrodescendentes – como “tio Marcos” e Sebastião Lucas Pereira – inclusive alguns ex-escravizados – como Silvério Joaquim Ramos, alcunha “tio Silvério”. Mas, quando se trata dos trabalhadores “jornaleiros” do século XIX encontrados, aqueles responsáveis pelo carregamento de madeiras, a cor não aparece nos autos do processo e presume-se que fossem livres. A ausência da informação da cor não impede de terem origem africana, pois poderiam ser filhos de escravizados e ex-escravizados da região.⁹⁵ Como mostram pesquisas desenvolvidas acerca do Rio de Janeiro, Santos e Recife, a estiva era um lugar absorvedor de egressos do cativeiro no final do período monárquico e início do republicano.⁹⁶

Entre os trabalhadores ligados à faina portuária, ainda se encontra o “passageiro”. Na vila de Itajaí, o passageiro era o profissional responsável pela travessia de pessoas e pequenas mercadorias entre ambos os lados do rio Itajaí-Açu. Este serviço era concedido pela Câmara Municipal a particulares mediante leilão público, e era vedado a qualquer outro particular que o quisesse fazer. Pelo menos é o que se depreende do edital redigido pelo fiscal da Câmara Municipal da cidade, em 4 de maio de 1882. Determinava o fiscal que “é expressamente

⁹² Cruz (2000, p. 269).

⁹³ Sarmiento e Azevedo (2022, p. 356).

⁹⁴ CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 10, ordem: 15, número: 234, ano: 1873.

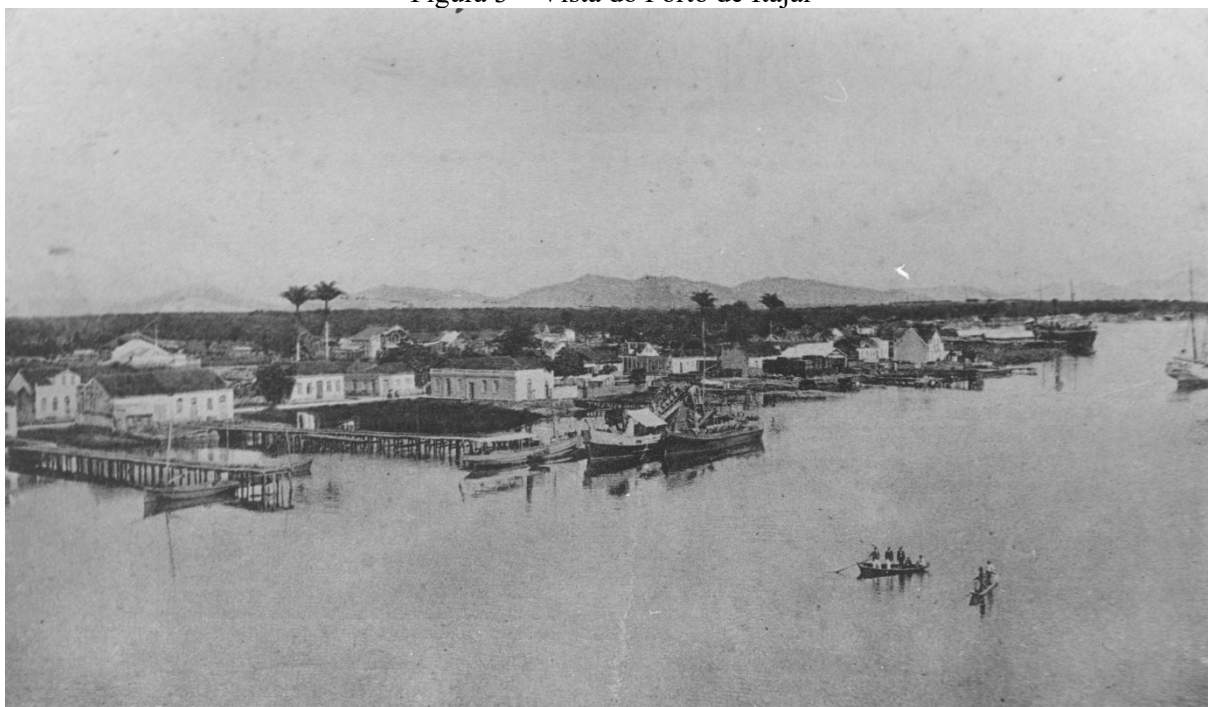
⁹⁵ Silva (2004, p. 83).

⁹⁶ Arantes (2010), Cruz (2000), Gitahy (1992) e Lima (2021).

proibido a qualquer particular que não seja o passageiro dar passagem a qualquer viandante [...] sob pena de ser multado na importância porque forem arrematadas as passagens dos rios”.⁹⁷

Afinal, quem eram esses “passageiros”? E como funcionava a prestação desse serviço? Entre os profissionais, localizei: Serafim João Pereira e José Florentino Cardozo, em 1868, com 19 anos e 18 anos, respectivamente; e em 1891, Hirino Machado de Souza, com 40 anos. Sendo o primeiro filho de João Máximo Pereira, arrematante da passagem do rio naquele ano de 1868.⁹⁸ Uma memorialista local afirma que, no lado da vila, havia uma casinha de palha, onde ficava o “passageiro”. Do outro lado, existia um trapiche de madeira onde as pessoas poderiam embarcar e desembarcar.⁹⁹ Numa fotografia tirada em 1903, dá para ver pessoas atravessando o rio Itajaí-Açu em duas canoas, possivelmente aquelas utilizadas pela “passagem”, como era chamado o transporte náutico oferecido nas margens do rio.

Figura 3 – Vista do Porto de Itajaí



Fonte: Autor desconhecido, Itajaí, 1903. Acervo: CDMH.

As funções e profissões exercidas entre os trabalhadores portuários em Itajaí eram, como visto, diversas, e de certa forma distribuídas, pois não variavam significativamente o número de profissionais de uma área para a outra encontrada. Similarmente, eram diversas

⁹⁷ D’Ávila (2018, p. 124). CDMH. Fundo: Câmara Municipal, série: livro de correspondências oficiais (1880 – 1882), caixa: 02, ano: 1882, fl. 79.

⁹⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 08, número: 394, ano: 1881.

⁹⁹ Oliveira (2004, p. 147).

também as profissões identificadas de trabalhadores “do mar”, apesar de a diferença do número de trabalhadores de uma função para a outra ser muito maior. Conforme o Quadro 1, juntas, as expressões “marítimo” e “marinheiro” representaram aproximadamente 63% de todas as profissões citadas ao longo da série documental analisada, 93 e 22 vezes, respectivamente. Ao passo que as demais profissões envolvidas no trabalho no mar constituíam cerca de 20% do total.

Existem diferenças entre ser “marinheiro” e ser “marítimo”? Em Itajaí, do que se interpreta das fontes, não. As duas expressões são usadas como sinônimos. Um exemplo disso é o processo instaurado em 1874, onde o réu João Fernandes, ao ser questionado pelo juiz municipal, afirmou ter “idade vinte e trez annos, solteiro, filho de Luiz Fernandes, natural da Villa de Matozinhos do Reino de Portugal, [profissão] maritimo [e] actualmente marinheiro do brigue Nacional S. Jeronimo”.¹⁰⁰ Além dessas duas expressões empregadas pelos trabalhadores do mar, sobretudo da marinha mercante, outras formas de se referir a tais atividades também foram citadas nos processos consultados. Entre elas apareceram menções generalizantes, como “trabalhador a bordo” e “marítimo de todo serviço”, uma vez cada. Ou ainda, outros modos de se referir ao trabalho em navios, como “embarcadiço” e “arte marítima”, também uma vez cada.

Mesmo que percentualmente em menor número, alguns trabalhadores, quando inquiridos acerca da sua profissão, responderam de forma mais específica, isto é, detalhando a função que tinham dentro dos navios, como: capitão, comandante, coronel de artilharia, imediato, piloto, segundo piloto, contramestre, mestre de navio, patrão da lancha, foguista, cozinheiro e taifeiro. Entre eles, os que têm o maior número são os capitães e contramestres, com 16 e 4 menções, respectivamente.

O leitor pode perguntar-se: quais eram as funções numa embarcação? Existia uma classificação a bordo? Como disse o pesquisador Paul Gilje ao investigar a cultura marítima americana na “Era da Revolução”: “no mar deveria haver uma hierarquia clara, com o capitão no topo, seguido por seus oficiais, seguidos por sua vez pelos marinheiros comuns”.¹⁰¹ Aqui, nas águas do sul do Atlântico, não era muito diferente, pois a divisão do trabalho dentro de um navio, como escreveu Rodrigues, “determinava as responsabilidades de cada profissional e definia as relações entre a tripulação”.¹⁰² No caso da marinha mercante, onde a grande maioria dos marítimos que viviam ou cruzaram Itajaí se empregavam, os historiadores têm observado uma estrutura hierárquica comum. No topo dela estavam os capitães, mestres, patrões e

¹⁰⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 10, ordem: 15, número: 234, ano: 1873.

¹⁰¹ Gilje (2004, p. 84).

¹⁰² Rodrigues (2005, p. 163).

comandantes, todos representando o cargo de alto comando de uma embarcação. Geralmente, a diferença de um para outro residia no curso praticado pela embarcação, sendo os termos “capitão” e “comandante” para se referir à navegação de longo curso, “mestre” na cabotagem e “patrão” na pequena cabotagem. Esses profissionais eram normalmente contratados pelos donos da embarcação. Dentre suas funções estavam o zelo, a administração da disciplina e o comando dos membros da tripulação.¹⁰³

Abaixo do alto comando estavam os contramestres. Esses eram os encarregados pelo cuidado dos cabos, vergame e demais elementos fixos de uma embarcação. O contramestre, em nome do capitão, liderava os marinheiros e organizava a operação de carga e descarga de mercadorias em um navio. Na ausência do capitão, tornava-se ele o responsável pelo navio.¹⁰⁴

Enquanto isso, na base da hierarquia a bordo estavam os pilotos e os marinheiros.¹⁰⁵ Os pilotos eram os sujeitos com vastos conhecimentos náuticos, responsáveis pela condução das embarcações. Ao passo que poderiam ser substituídos pelos capitães, mestres, patrões e comandantes, se não existisse piloto na tripulação ou por algum motivo precisasse ser substituído. Um desses casos foi o do capitão do *Brigue Nacional Siqueira*, Joaquim José dos Santos Rosa, que além da função de comandante, era também o piloto responsável pela condução da embarcação que desembarcou em Itajaí no ano de 1878.¹⁰⁶

Quanto aos marinheiros, cabiam-lhes as tarefas de preparar o velame, governar o leme e demais serviços braçais necessários a bordo, como o de cozinheiro e taifeiro, por exemplo. A historiografia ainda observa que o estatuto desses trabalhadores, bem como a nacionalidade, interferiam diretamente no espaço ocupado dentro do navio, pois um marinheiro livre possuía alguns privilégios face aos marinheiros escravizados, ou um marinheiro estrangeiro poderia ser

¹⁰³ Oliveira (2013, p. 127). Quanto aos capitães, identifiquei: José Antonio de Souza, capitão do Pacote Itajahy (1862) e Patacho Nacional Alice (1865); José Antonio de Castro, capitão do Patacho Nacional Alice (1868); Joaquim Gomes da Cruz, capitão do Patacho Nacional Delfina (1869); José Pedro de Moura Lima (1869); Luiz Pereira Gonçalves (1869); Joaquim José Rodrigues, capitão do Brigue Nacional São Jeronimo (1873); Manoel Henrique de Souza, capitão da Barca Nacional Norma (1877); Joaquim José dos Santos Rosa, piloto capitão do Brigue Nacional Siqueira (1878); Henrique Jozé de Jesus, capitão do Palhabote Nacional “Volta” (1878); Felipe Hanseor, capitão do Hiate Ingeborg (1878); Antonio Jose de Gouveia, capitão do Brigue Octávio (1882); o capitão João Maurício de Mello (1904/1905); o capitão José dos Reis (1904); e o capitão Augusto Felix da Rosa Moreira (1907). Em relação aos comandantes e patrões, encontrei: João José da Silveira Porto-Alegre, comandante do Patacho Apa (1866); Benjamim D. B. Manton, comandante do Vapor Americano Lamego (1868); e João Batista Mauro, patrão de lancha baleeira (1871).

¹⁰⁴ Oliveira (2013, p. 128). Entre os mestres e contramestres, encontrei: José Rodrigues da Cunha, contramestre do Patacho Alice (1868); Eduardo Pinto de Souza, contramestre do Brigue Nacional São Jeronimo (1873); Manoel Victorino da Silva, contramestre do Brigue Nacional Siqueira (1878); Manoel Gonçalves da Nova, contramestre do Patacho Pacote Itajahy (1880) e do Patacho Nacional Borges (1885); e Gustavo Hacklender (1905), mestre do navio Progresso.

¹⁰⁵ Com relação aos pilotos, encontrei nas fontes: John L. Funder e Friderich A. Merrel, primeiro e segundo pilotos do vapor americano Lamego, respectivamente. Quanto aos marinheiros, em razão de a lista ser longa, não citarei todos nesse momento, mas muitos deles serão de alguma forma mencionados no decorrer deste trabalho.

¹⁰⁶ CDMH. Fundo: judiciário, série: autos crime, caixa: 12, ordem: 07, número: 296, ano: 1876.

visto como *persona non grata* pelos nacionais. Em virtude da segmentação dos trabalhadores com base em raça ou nacionalidade, certos sujeitos ou grupos conseguiam manter uma vantagem competitiva, assegurando melhores condições para si, enquanto perpetuavam disparidades dentro do ambiente de trabalho a bordo.¹⁰⁷

Em menor número, outras funções foram mencionadas nas fontes, em especial aquelas destinadas à Marinha de Guerra e ao trabalho específico em vapores. No âmbito dos militares, encontramos Allen R. Crawford, coronel da artilharia dos EUA, e o inglês Hebert H. Henne, imediato, ambos do vapor americano *Lamego*, que no ano de 1868 envolveram-se num processo também relacionado ao rompimento do cabo submarino telegráfico submerso no rio Itajaí-Açu. De outro lado, temos o português José Francisco Monteiro, foguista do *Paquete Nacional Desterro*, responsável pelo abastecimento das fornalhas do navio que desembarcara no porto da cidade em 1897.¹⁰⁸

Certamente, o universo de trabalhadores marítimos e portuários durante o período estudado foi maior. Apesar disso, as fontes analisadas dão uma dimensão das profissões e funções que circulavam no porto e nos navios que desembarcavam na cidade. Elas ainda ajudam a identificar as origens étnicas, nacionais e raciais desses trabalhadores que mourejavam nesse crescente porto localizado no Atlântico Sul.

Origens, estatutos sociais & locais de residência

Dentro dos navios que adentravam a barra do Itajaí, encontravam-se homens livres e escravizados trabalhando lado a lado. A vida no mar não era fácil para ambos grupos de trabalhadores, e a liberdade era muito mais complexa do que se costuma imaginar. A labuta no mar, ao mesmo tempo que poderia oferecer uma certa “liberdade” para o marinheiro escravizado, porque oportunizava um oceano de possibilidades que eram restritas aos seus companheiros de cativeiro em terra, poderia significar uma experiência parecida à da escravidão para o marinheiro livre. A esses últimos, a distância da sua família, o trabalho duro no convés e a relativa ausência de controle sobre o trabalho poderiam se assemelhar à condição do cativeiro. Ou ainda, do ponto de vista do marinheiro cativo, quiçá o trabalho no mar

¹⁰⁷ Oliveira (2013, p. 128) e Jeha (2011, p. 195).

¹⁰⁸ Oliveira (2006, p. 72). Refiro-me aos processos: CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 4, ordem: 18, número: 106, ano: 1868; CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 24, ordem: 02, número: 565, ano: 1897.

intensificasse ainda mais a vigilância do seu senhor, pois não raro eram os capitães e donos de embarcações que a bordo de seus navios empregavam os seus escravizados.¹⁰⁹

No caso de Itajaí, das 126 pessoas encontradas durante a vigência da escravidão, 117 eram livres (93%) – explicitamente nenhuma se identificou como liberta –, ao passo que nove delas se declararam escravizadas (7%). Quando filtrados somente os trabalhadores portuários, o número cai para zero. Nenhum dos portuários aqui investigados estava sob o jugo do cativoiro. Isso me chama a atenção, pois numa sociedade racializada como a brasileira, e tendo em vista trabalhos relacionados a outros lugares, como já citado, o trabalho portuário também era ocupado por mãos escravas. De qualquer forma, essa peculiaridade talvez esteja relacionada à amostragem das fontes seriais examinadas. Ou ainda, pode estar vinculada ao caráter incipiente do porto durante parte do período escravista, o que teria reduzido a presença de cativos nas atividades diretamente ligadas ao embarque e desembarque de mercadorias.

Considerando os da faina marítima, pouca coisa muda em relação ao quadro geral de trabalhadores, permanecendo o número de escravizados menor do que 10%. Entre os cativos, especificamente, dois disseram às autoridades judiciárias locais ser africanos: Manoel, de nação Congo, em 1878, e Joaquim, da Costa da África, em 1882; enquanto sete afirmaram às mesmas autoridades serem “crioulos”, isto é, nascidos no Brasil, entre eles: Domingos, em 1871 e 1872, Pedro, Sérgio e Silvério, todos de 1878, Raimundo e Valentim, ambos em 1880, e Fernando, em 1882.¹¹⁰

À vista dos trabalhadores “do mar” residentes em Itajaí, segundo o recenseamento imperial de 1872, esse número sobe um pouco. Dos 66 homens de ofício “marítimo”, 10 deles (15%) eram escravizados.¹¹¹ Mesmo que menor, não significa que entre os livres não houvesse pessoas de origem africana, dado que a informação da cor é suprimida tanto no censo quanto nos processos analisados em questão.

De qualquer modo, a presença de escravizados na zona portuária durante o século XIX, sobretudo atrelada ao labor marítimo, era existente. Mas menor do que aquelas observadas na maioria dos outros portos do litoral brasileiro. No porto de Rio Grande, província do Rio Grande do Sul, por exemplo, o número de escravizados dentro das tripulações que por lá acostavam era

¹⁰⁹ Gilje (2004, p. 69) e Rodrigues (2023, p. 140-141).

¹¹⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de interrogação, caixa: 14, ordem: 16, número: 338, ano: 1878; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 20, número: 405, ano: 1882; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 08, ordem: 08, número: 187, ano: 1871; CDMH. Fundo: judiciário, série: processo de responsabilidade, caixa: 08, ordem: 13, número: 191, ano: 1872; CDMH. Fundo: Judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 17, ordem: 01, número: 372, ano: 1880; CDMH. Fundo: Judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 19, ordem: 09, número: 425, ano: 1882.

¹¹¹ BRASIL. **Recenseamento do Brasil em 1872**: Santa Catharina. Rio de Janeiro: Typ. Commercial, 1872. p. 66.

maior do que o encontrado para Itajaí. Num balanço entre os anos de 1846 e 1857, o percentual de marítimos escravizados estava entre 35% e 40% da tripulação de cabotagem, segundo identificou o historiador Vinícius Oliveira.¹¹²

Ainda sobre o peso dos trabalhadores escravizados no conjunto, Luiz Geraldo Silva, quando analisou a entrada dos navios aos portos de Pernambuco durante o século XIX, constatou que as embarcações provenientes do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul eram as que possuíam uma significativa tripulação escravizada. Em contraste, os navios oriundos do Norte (Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte) possuíam mais tripulantes livres.¹¹³ A partir dessa constatação, Silva chegou a afirmar que “são sobretudo as embarcações do sul e do centro-sul as que mais demandavam e empregavam escravos na navegação de cabotagem” no Brasil.

A exceção desses dados, na literatura, encontrei um único lugar com um percentual muito similar ao de Itajaí. Trata-se de Paranaguá, cujo número de marinheiros escravizados residia na casa dos 11% dos trabalhadores do mar. Tais dados foram obtidos com base em autos de ratificação de protesto marítimo, referentes ao período de 1852 a 1883.¹¹⁴ E, se cotejados com os de Itajaí, colocam em dúvida a afirmação anterior de Luiz Geraldo Silva, que generaliza para o sudeste e sul do Brasil um grande emprego de marítimos sob o estatuto jurídico do cativo. Embora essa afirmação seja verdadeira para o porto de Rio Grande, não condiz para os portos de Paranaguá e Itajaí, situados em Paraná e Santa Catarina, respectivamente.

Convém salientar também que a ausência da categoria “cor” neste trabalho deve-se ao fato de que os processos judiciais consultados, tanto do período Imperial quanto da Primeira República, não registravam esse marcador social de forma sistemática ou sequer o mencionavam. A invisibilidade dessa informação nas fontes impossibilita qualquer tentativa metodologicamente consistente de mensuração, impedindo a identificação de pertencimentos raciais pelos critérios adotados atualmente pela historiografia. Logo, a opção pela não utilização da categoria decorre menos de uma escolha analítica e mais de uma limitação imposta pelo próprio *corpus* documental.

Além do mais, de onde provinha toda essa gente? Na zona portuária de Itajaí, conviviam um grupo de trabalhadores marítimos e portuários diverso, com nacionalidades e identidades variadas. Entretanto, apesar de variado, esse grupo não era tão “internacionalista” ou “heterogêneo” quanto aqueles encontrados nos portos e navios do hemisfério norte.¹¹⁵ Numa

¹¹² Oliveira (2013, p. 89-90).

¹¹³ Silva (2001, p. 183-184).

¹¹⁴ Leandro (2003, p. 229).

¹¹⁵ Linebaugh e Rediker (2008) e Scott (2018).

cidade que, a partir de 1850 vai receber cada vez mais imigrantes europeus, em razão da colonização e branqueamento da população no interior de Santa Catarina, os brasileiros continuavam mantendo uma forte presença no trabalho portuário e marítimo local, conforme se nota no Quadro 2.

Quadro 2 – Nacionalidade por número absoluto e porcentagem (1862-1908)

Nacionalidade	Números absolutos	Porcentagem (%)
Africana	2	1,4%
Alemã	2	1,4
Brasileira	86	61,5
Estadunidense	5	3,6
Francesa	1	0,7
Galega	1	0,7
Inglesa	3	2,1
Portuguesa	39	27,9
Suíça	1	0,7
Total	140	100%

Fonte: elaborado pelo autor com base nos processos judiciais custodiados no CDMH de Itajaí, do ano de 1862 a 1908.

Das 164 pessoas encontradas, 24 delas não declararam em nenhum momento a sua nacionalidade, em razão disso, removi-as do cálculo. Talvez, por algum motivo, quisessem omitir tal informação das autoridades judiciárias. Seja como for, mais da metade dos trabalhadores citados nos processos judiciais pesquisados, que informaram a sua nacionalidade, disseram ser brasileiros, seguidos por 27,9% de portugueses. Inclusive, em alguns casos foi possível identificar de onde provinham, como o do prático Manoel Francisco de Oliveira, cuja naturalidade era São Cristóvão; o marinheiro Francisco Maria Rodrigues, da Ilha das Flores; o marítimo José Joaquim da Silva, de Lisboa; os irmãos e companheiros de navios José Luiz da Rocha e Francisco José da Rocha, de Viana do Castelo; o marítimo Antonio Pinto da Silva, do Porto; o marítimo João Fernandes, de Matosinhos; entre tantos outros.¹¹⁶ A propósito, acerca desse último lugar, a historiografia portuguesa já se debruçou para investigar as suas particularidades. Em Matosinhos, segundo João Augusto Neves Baptista, havia, durante o final do século XVIII, o costume de transmitir a profissão marítima dos pais para os filhos. Os filhos,

¹¹⁶ CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de perguntas, caixa: 14, ordem: 17, número: 340, ano: 1878; CDMH. Fundo: judiciário, série: autuação, caixa: 3, ordem: 9, número 83, ano: 1866; CDMH. fundo: judiciário, série: sumário crime, caixa: 06, ordem: 05, número: 140, ano: 1869; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 06, ordem: 12, número: 150, ano: 1870; CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 10, ordem: 17, número: 245, ano: 1874.

como primeira profissão, seguiam o exemplo do pai, e mais tarde adotavam ou não outra profissão que não tivesse ligação com o mar.¹¹⁷

Não me surpreende encontrar um número significativo de tripulantes e portuários portugueses. Mesmo após a independência, o Brasil ainda mantinha estreitas relações com Portugal. E os portugueses possuíam uma tradição de fornecimento de homens para a faina marítima.¹¹⁸ O que me surpreende é, ao observar a historiografia local, não encontrar praticamente nada relacionado à imigração portuguesa na segunda metade do século XIX no Vale ou mesmo para Itajaí. Curiosamente, esse período é chamado pela mesma historiografia de “momento colonizador”, todavia, referindo-se apenas à história dos alemães, italianos, poloneses e ucranianos que se estabeleceram em colônias acima do rio Itajaí-Açu.¹¹⁹ Para entender esse número, é preciso recorrer à historiografia nacional e observar a migração de portugueses no século XIX para o Brasil.

Edilson Santos Junior, ao pesquisar os trabalhadores ligados ao carregamento, transporte e trabalho portuário na corte imperial, também encontrou uma expressiva presença de lusitanos. Segundo ele, em meados do século XIX, milhares de trabalhadores portugueses chegaram ao Brasil em condições precárias, muitos ainda de forma clandestina, sob contratos de trabalho firmados ainda em Portugal. E, ao chegarem numa cidade “africanizada” como o Rio de Janeiro, submetiam-se a condições de vida e trabalho muito próximas à escravidão, uma vez que o sistema escravista “puxava para baixo” a experiência da liberdade.¹²⁰ Num movimento recíproco, a chegada de portugueses ao Rio de Janeiro segmentava o mercado de trabalho, transformando-o pouco a pouco em algo mais hierarquizado. Assim, os portugueses garantiam para si os melhores postos de trabalho e, conseqüentemente, marginalizavam as condições dos libertos e dos escravizados.¹²¹

No âmbito das tripulações da Armada Nacional, os portugueses eram o maior segmento dentro do quadro de estrangeiros durante a primeira metade do oitocentos. Jeha aponta que esses chegavam em média a 46% da tripulação, e mesmo após 1850, marcavam forte presença. Quanto à origem deles, ela conclui que na Armada e nos navios negreiros a maioria dos marinheiros lusitanos era de Lisboa ou do Porto.¹²²

¹¹⁷ Baptista (2000, p. 99).

¹¹⁸ Oliveira (2013, p. 118).

¹¹⁹ Malgrado Itajaí seja referenciada no discurso oficial enquanto uma cidade “portuguesa”, toda a literatura à qual se refere esse título é pautada na migração açoriana do século XVIII. Quanto à ausência de menções à migração portuguesa para Itajaí na segunda parte do XIX, estou me referindo a D’Ávila (2018). Acerca da invenção dessa “açorianidade” itajaiense no século XX, ver: Severino (1999).

¹²⁰ Santos Júnior (2016, p. 24).

¹²¹ Ribeiro (2002, p. 189).

¹²² Jeha (2011).

Em Paranaguá, a situação dos marinheiros não era muito diferente à de Itajaí. Os trabalhadores portugueses ligados à faina marítima representavam 45% da tripulação dos navios que lançaram mão do protesto marítimo entre 1852 e 1883, superando, inclusive, o número de brasileiros, que estava na casa dos 34%.¹²³ Enquanto no nordeste brasileiro, em Recife, especificamente, os portugueses ocupavam o segundo maior número entre as nacionalidades dos profissionais marítimos, consoante o censo de 1872.¹²⁴

Apesar de expressivos, o principal grupo de trabalhadores marítimos e portuários em Itajaí era composto por homens livres e nacionais. Não por coincidência, o recrutamento de homens livres e de baixa renda para trabalhar em navios, a fim de aprender uma profissão, estava alinhado com as dinâmicas do mercado de trabalho daquela época. Para essa parcela da população, o mar representava uma oportunidade de conseguir emprego remunerado, sendo uma das poucas opções de trabalho acessíveis.¹²⁵

Quadro 3 – Naturalidade por número absoluto e porcentagem (1862-1908)

Naturalidade	Número absolutos	Porcentagem (%)
Bahia	1	1,1
Ceará	1	1,1
Maranhão	1	1,1
Paraná	5	5,8
Pernambuco	2	2,4
Rio de Janeiro	5	5,8
Rio Grande do Sul	3	3,5
Santa Catarina	54	62,8
Sergipe	3	3,5
Não específica	11	12,9
Total	86	100%

Fonte: elaborado pelo autor com base nos processos judiciais custodiados no CDMH de Itajaí, do ano de 1862 a 1908.

Conforme o Quadro 3, quanto aos brasileiros, a grande maioria era originária da própria província de Santa Catarina, principalmente da região de Itajaí e de São Francisco do Sul. Em segundo plano, ainda assim muito menor, estavam as províncias do Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Similarmente à naturalidade, os marítimos e portuários, em sua maioria, viviam em Santa Catarina, particularmente em Itajaí. No Quadro 4, abaixo, conseguimos mensurar os locais de residência dos trabalhadores aqui investigados com base na informação dada por 103 dos 164 sujeitos estudados.

¹²³ Leandro (2003, p. 229).

¹²⁴ Lima (2021, p. 54).

¹²⁵ Rodrigues (1999, p. 23).

Quadro 4 – Local de residência por número absoluto e porcentagem (1862-1908)

Local de residência	Número absoluto	Porcentagem (%)
A bordo	28	27,2
Itajaí	62	60,2
Camboriú	6	5,8
Desterro	2	1,9
Paranaguá	2	1,9
Penha	3	3,0
Total	103	100%

Fonte: elaborado pelo autor com base nos processos judiciais custodiados no CDMH de Itajaí, do ano de 1862 a 1908.

Mais de 60% deles declararam às autoridades públicas residirem na vila de Itajaí, ou algumas das outras localidades dessa cidade, como: “do lado norte do rio Itajaí”, “Saco Grande”, “Pontal”, “Rio Pequeno”, “actualmente na cadêa dessa cidade”, “Gravatá” e “Fazenda”. Porém, quais eram as razões para o predomínio de marítimos itajaienses? Uma primeira hipótese pode estar relacionada ao próprio funcionamento do processo judicial: pessoas residentes em outras localidades talvez não permanecessem tempo suficiente na cidade para participar das audiências. Outra hipótese plausível diz respeito à existência de vínculos familiares. A família, de certa forma, “segurava” tais trabalhadores que optavam por trabalhar em embarcações de empresários locais ou, quando trabalhassem para navios de fora, priorizassem as rotas destinadas ao porto de Itajaí.¹²⁶ Uma vez que o número de profissionais casados ultrapassava o de solteiros, conforme será visto nas páginas seguintes. Por outro lado, outra explicação dada a esses dados reside nas relações econômicas que a cidade compartilhava com outras zonas portuárias do litoral catarinense e da região sul do Brasil. Daí o motivo de muitos serem naturais e/ou residirem em Itajaí.

Representando cerca de 27% dos declarantes, o segundo local de residência mais citado era a própria embarcação. Ou, como apareceu de forma similar: ser “marinheiro de qualquer navio”, viver “a bordo de navio tal...”, “não tem residência certa por ser navegante e residir sempre a bordo”. Se levar em conta que a vida dos marinheiros no mar não necessariamente seria tão distante das famílias, como discutido acima – para outros, os próprios colegas marujos poderiam suprir essa ausência. Aliás, mesmo os que não tivessem residência fixa em terra, em algum momento de suas vidas, eram obrigados a atracar, seja por imposição do próprio trabalho, seja pelo desejo de aproveitar as benesses da vida em terra. Não podemos nos esquecer de que a “liberdade” que a vida a bordo oferecia aos marujos diferenciava-se daquela experienciada

¹²⁶ Sobre o papel da família na vida dos marinheiros de Rio Grande, ver: Oliveira (2013).

em terra. Em suma, era na orla portuária que os marítimos poderiam se metamorfosear em seus próprios senhores e mestres, sob os seus próprios comandos. Como disse Paul Gilje, em terra eles podiam “beber, xingar, festejar, brigar, gastar dinheiro e geralmente se comportar mal. Para o marinheiro em terra, não havia futuro, apenas o aqui e agora”.¹²⁷

Faixa etária, estado civil & alfabetização

A vida no mar e no porto, para a maioria dos trabalhadores, começava cedo. Não por acaso, um dos marcadores sociais observados pelos historiadores do trabalho tem sido a idade. Marcus Rediker, na sua clássica pesquisa acerca dos marítimos anglo-americanos setecentistas, percebeu que nas embarcações que navegavam pelo Atlântico Norte predominavam os marujos de 20 a 30 anos, e oficiais marinheiros de 30 a 35 anos. Posteriormente, Jaime Rodrigues chegou a resultados parecidos quando estudou os marítimos envolvidos com o tráfico negreiro entre Angola e Brasil, durante o final do século XVIII e primeira metade do século XIX.¹²⁸

Ora, que idade tinham os trabalhadores ligados à zona portuária de Itajaí? No rol de informações fornecidas nos processos consultados, a idade foi uma delas, declarada 149 vezes pelos personagens estudados. Por essa razão, sistematizei o Quadro 5, onde constam a faixa etária desses trabalhadores, em números absolutos e porcentagem. Vejamos:

Quadro 5 – Faixa etária por número absoluto e porcentagem (1862-1908)

Faixa etária	Número absoluto	Porcentagem (%)
15 – 19 anos	6	4,0
20 – 24 anos	24	16,2
25 – 29 anos	20	13,4
30 – 34 anos	27	18,1
35 – 39 anos	18	12,1
40 – 44 anos	24	16,2
45 – 49 anos	19	12,7
50 – 54 anos	6	4,0
55 – 59 anos	2	1,3
60 – 64 anos	3	2,0
Total	149	100%

Fonte: elaborado pelo autor com base nos processos judiciais custodiados no CDMH de Itajaí, do ano de 1862 a 1908.

¹²⁷ Gilje (2004, p. 6, tradução minha).

¹²⁸ Rediker (1987) e Rodrigues (1999, p. 22-23).

A idade inicial desses trabalhadores nas lides marítimas e portuárias é similar às encontradas por Rediker e Rodrigues, qual seja, na faixa dos 20 anos. Todavia, os dados indicam que, diferentemente dos resultados observados pelos dois historiadores, em Itajaí era considerável o número de trabalhadores de 40 a 49 anos, quase 30% do total.

Informo também que não foram identificados trabalhadores menores do que 18 anos trabalhando nos navios e no porto. De certa forma, me chama a atenção, tendo em vista que a vida a bordo já costumava começar no período da adolescência. Como em Matosinhos (Portugal), já mencionado em outro momento, onde o ingresso na marinhagem se dava em média a partir dos 15 anos.¹²⁹

Era incomum, por outro lado, ter idosos dentro da tripulação, ou mesmo no trabalho executado no porto. Nos processos consultados, foram encontrados três sexagenários, sendo eles: o escravizado Joaquim, de 60 anos, marítimo e natural da Costa da África; Antonio Ignacio de Medeiros, marítimo, de 60 anos; e Jacintho José dos Santos, de 61 anos, segundo prático da barra.¹³⁰ Teriam esses homens alguma espécie de aposentadoria? Pelo menos em tese, por conta do seu estatuto, apenas o escravo Joaquim era obrigado a trabalhar por imposição do seu proprietário. Os demais, poderiam, de certa forma, deixar os seus postos de trabalho. Infelizmente, as pesquisas em História Social do Trabalho Marítimo e Portuário ainda são muito lacunares no que diz respeito a considerações acerca da aposentadoria desses profissionais. O pouco que se sabe, no caso dos marinheiros mercantes, é que, ao passar dos anos, especialmente da casa dos 30, a maioria buscava outros ofícios em terra. Em contraponto, os portuários tendiam a manter-se nos mesmos ofícios quando mais velhos.¹³¹

Outra faceta importante relacionada ao perfil desses trabalhadores é o estado civil. Das 130 pessoas que declararam essa informação, 4 delas disseram ser viúvas (3,1%), 53 solteiras (40,7%) e 73 casadas (56,2%). O número encontrado de marítimos e portuários casados em Itajaí é maior se comparado com outros lugares. Na Bahia, por exemplo, a categoria dos pescadores, similar à pesquisada nessa dissertação, para os anos de 1853 a 1880, era de maioria solteira (61,7%). Em Paranaguá, nessa mesma época, os marítimos solteiros representavam 62% e os casados compunham 38% de tais trabalhadores.¹³² Se contrastarmos os dados sobre a naturalidade e locais de residências desses trabalhadores encontrados para Itajaí, podemos

¹²⁹ Baptista (2000, p. 99).

¹³⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 20, número: 405, ano: 1882; CDMH. Fundo: judiciário, série: corpo de delito, caixa: 22, ordem: 13, número: s/n, ano: 1892; CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de perguntas, caixa: 14, ordem: 17, número: 340, ano: 1878.

¹³¹ Gilje (2004, p. 27-28).

¹³² Portela (2012, p. 66) e Leandro (2004, p. 224).

reforçar a hipótese de que a constituição de família determinava, ao menos parcialmente, os locais de circulação dos marinheiros. Isto é, por serem a maioria casados, os marinheiros mantinham vínculos familiares que poderiam influenciar na escolha de suas rotas. De forma alguma significava que eram fiéis ou não mantivessem relações sexuais com outras pessoas. Nos navios, a traição, a relação extraconjugal e a sodomia eram corriqueiras. E em terra, antes de visitar as suas companheiras, os marinheiros geralmente procuravam se deleitar com as meretrizes que os esperavam à beira do cais.¹³³

A zona portuária itajaiense, além de cercada pelas inúmeras “Maria do cais” – como eram conhecidas as prostitutas que atraíam aos trabalhadores que por ali labutavam – era o local onde primeiro chegavam as informações no Vale do Itajaí. Os marinheiros eram quem traziam as notícias do país e mesmo do mundo, e juntamente a eles, os portuários disseminavam-nas pela cidade. A oralidade, portanto, era fundamental para a experiência e trabalho desses dois grupos profissionais.¹³⁴ Mas, ao mesmo tempo, a escrita e leitura faziam parte da trajetória de muitos desses sujeitos. Num tempo em que a população alfabetizada no Brasil era menor do que 30%, surpreende-me que nas classes dos marítimos e portuários, a taxa de alfabetização fosse maior.¹³⁵ Na série documental investigada, 78 pessoas afirmaram saber ler e escrever, frente a 60 sujeitos que alegaram o contrário. Isto é, mais de 56,5% dos trabalhadores investigados eram alfabetizados, mesmo que estivessem longe de ser considerados “homens de letras” como se denominava à época os indivíduos (tidos) por intelectuais.

Foi assim que esse grupo de trabalhadores, predominantemente composto por homens livres, brasileiros e portugueses, entre 20 e 49 anos, traçou suas experiências. A maioria, além de saber ler e escrever, sabia interpretar o mundo que os circunscrevia. Identificar injustiças, estabelecer solidariedades e resistir às pressões daqueles que estavam acima na hierarquia social eram suas formas de demonstrar os seus entendimentos da realidade.

Feito esse levantamento do(s) perfil(is) dos trabalhadores marítimos e portuários de Itajaí, conheçamos, nas páginas a seguir, um marco fundamental na história do porto dessa cidade. Qual seja, a transferência do serviço de praticagem da província para o império e a consequente modernização dessa operação portuária. Modernização essa, como será visto, que foi carregada de disputas, interesses e disciplinamento.

¹³³ Gilje (2004) e Jeha (2011).

¹³⁴ Sobre a importância da oralidade nos portos e navios, ver: Scott (2018).

¹³⁵ Ferraro (2009).

3. DA PROVÍNCIA AO IMPÉRIO: DISPUTAS E REGULAMENTAÇÃO EM TORNO DA PRATICAGEM EM ITAJAÍ DURANTE A DÉCADA DE 1870

Abril de 1860. O presidente da província de Santa Catarina, Francisco Carlos de Araujo Brusque, apresentava à Assembleia Provincial o relatório de seu governo. Os assuntos abordados nesse documento eram os mais variados, indo desde a tranquilidade pública, população, saúde e chegando à agricultura, indústria e navegação. Ao abordar esse último, Brusque fez uma consistente descrição: trouxe a qualidade das embarcações utilizadas na navegação costeira e fluvial na província, o número dos trabalhadores empregados nessas fainas, bem como dedicou parte de sua fala para relatar a situação dos “faróis”, “balizamento” e “praticagem de barras” de Santa Catarina.

Preocupava o presidente da província, à época, o quadro da barra do rio Itajaí-Açu. Afirmava ele que, a barra desse rio “convém ser estudada”, visto ser o dito rio “um dos que tem maior navegação e dá saída a produtos coloniais”. Havia, na sua foz, “um banco de areia por um lado e [...] pedras” que tornavam o trabalho dos pilotos de navios “tortuoso e difícil”. Mandava, então, “examinar, contando que me proporcionareis alguns meios para as despesas indispensáveis do exame”.¹³⁶

No ano seguinte, falando novamente aos membros da Assembleia Provincial, Brusque rememorava a situação da barra de Itajaí. Afirmava o presidente que, depois de alguns exames feitos no ano anterior, nada mais interessante seria para aquela barra do que “dotá-la com uma praticagem regular”. Em consequência disso, relatou aos membros parlamentares:

[...] incumbi d’esse serviço a **Jacintho José dos Santos que ali se achava, a expensas de alguns particulares, encarregado de dirigir a sahida e entrada de certos navios**. Deu-se-lhe uma collecção de signaes para guiar as embarcações que procurão aquella barra. Carece porém uma pequena embarcação competentemente tripulada que se empregue n’aquelle serviço. Por agora o encarregado desta praticagem serve-se de **uma canôa de sua propriedade**, que não preenche os fins a que deve ter em vista. A falta de crédito para estas despesas obrigou-me a tomar sómente aquella providencia. Conto, que decretareis uma quantia, para saptisfação desta necessidade, reclamada pelo florescente commercio, e navegação d’aquelle rio.¹³⁷

¹³⁶ BRASIL. *Relatorio do presidente da provincia de Santa Catharina Francisco Carlos de Araujo Brusque apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860. p. 39.

¹³⁷ BRASIL. *Relatorio do Presidente da provincia de Santa Catharina Francisco Carlos d’Araujo Brusque apresentado a Assembleia Legislativa Provincial na 2ª sessão da 10ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro, 1861. p. 17, grifo meu.

Era habitual que navegadores experientes na condução de grandes navios, familiarizados com acidentes geográficos, obstáculos submersos e atalhos de navegação nas áreas de ancoragem interna do porto, assumissem a função de práticos da barra.¹³⁸ O que o presidente da província fez, na verdade, foi oficializar o trabalho já realizado por Jacintho, um exímio conhecedor das águas da foz do rio Itajaí, contratado antes mesmo por particulares locais para exercer essa função.

Embora rudimentar e reconhecidamente precária, pois era realizada por meio de uma canoa do próprio trabalhador, a formalização da praticagem em Itajaí pela administração provincial foi um dos efeitos do crescimento da vila e de seu porto. Durante as décadas de 1850 e 1860, o movimento do cais da vila havia aumentado. A colonização do Vale, a exploração de madeiras nas suas terras adjacentes e a comercialização de produtos coloniais exigiam uma reestruturação do seu porto. Aliás, antes da criação da praticagem, em 1855, os Governos Imperial e Provincial já haviam fundado uma Mesa de Rendas e uma Coletoria local, respectivamente, responsáveis pela contagem das cargas/descargas e tributação das mercadorias que circulavam no porto.¹³⁹

Se a criação da praticagem em Itajaí está ligada, num nível local, à demanda do crescimento do Vale, em uma escala maior, pode-se perceber que a institucionalização da praticagem na barra fazia parte de um contexto de regulamentação e controle mais efetivo das atividades portuárias no Império. Esse movimento foi impulsionado, em certa medida, pela pressão do setor capitalista da economia, como observado na fala do presidente quando foi instituído esse serviço em Itajaí.¹⁴⁰

Antes da criação da Capitania dos Portos no Brasil, em 1845, diversos eram os problemas relacionados à falta de organização, segurança e eficiência nos embarcadouros da costa brasileira. Destacavam-se a precária manutenção dos portos, a ausência de policiamento regular e falta de registro dos trabalhadores marítimos nacionais envolvidos na navegação, pesca e construção naval. A criação das capitanias visava estabelecer uma estrutura capaz de fiscalizar e gerir de forma mais eficiente os portos do país.¹⁴¹ Entretanto, a Capitania dos Portos

¹³⁸ Aroucha (2017, p. 115).

¹³⁹ Silva e Madeira (2008, p. 34-35).

¹⁴⁰ Arias Neto (2015).

¹⁴¹ Schibelinski (2020). Para entender o debate parlamentar no Império acerca da criação e implementação da Capitania dos Portos, ver o capítulo 1 da dissertação de Diego Schibelinski. Sobre o processo de melhoramento dos portos brasileiros durante o século XIX, Goularti Filho (2007, p. 457) afirma que “Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos. Após muita insistência do Ministério da Marinha, a responsabilidade sobre os portos passou, em 1873, para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que dividiu o litoral em seis distritos e, em 1890, criou as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos. Com a divisão do Ministério da Agricultura, os portos ficaram com o Ministério da Viação e Obras Públicas”.

foi somente regulamentada no ano seguinte, através do decreto imperial nº 447, de 19 de maio. Tal legislação, especificamente no capítulo VI, tratava da praticagem e tinha em seus artigos

Art. 91. Nas Províncias em que seus Portos a navegação necessitar de Práticos de barras, ancoradouros, rios, lagoas, e costas, cada Capitania organizará hum Regulamento, em que se marque o numero de Práticos, que deve haver, habilitações que devem ter, e suas obrigações; deveres dos Capitães e Mestres para com estes, Tabella do quanto devem receber pela praticagem, e penas a que ficão sujeitos huns e outros.

Art. 92. No mesmo Regulamento se marcará a fôrma, por que devem ser feitos os exames, para se obter o diploma de Prático, que será passado pelo Capitão do Porto; bem como que haverá hum cofre, para nelle se depositarem todas as quantias de praticagem, de entradas sahidas, e de movimento nos ancoradouros, para ser sua totalidade dividida proporcionalmente pelo Prático mór e mais Práticos, conforme for especificado no Regulamento.

Art. 93. Depois de organizado o Regulamento será remettido pelo Capitão do Porto á Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha para ser approvado.¹⁴²

Desconheço se efetivamente Jacintho José dos Santos, o primeiro prático de Itajaí, fez os exames “para se obter o diploma”, como previa o decreto de 1846.¹⁴³ Ou, ainda, se o próprio Capitão do Porto de Santa Catarina redigiu o regulamento das atividades, habilitações, obrigações e salários desses profissionais subordinados à Capitania dos Portos, como exigia a lei. O certo é que a atribuição do prático da barra era fornecer assistência às embarcações por meio de um serviço especializado de orientação em áreas de riscos devido a fatores como ventos, correntes marítimas, canais irregulares, visibilidade limitada, bancos de areia e naufrágios submersos.¹⁴⁴

A praticagem no século XIX foi fundamental para o bom funcionamento dos portos. Todavia, são raríssimas as pesquisas dentro da História Social do Trabalho, que procuram recuperar a história dos trabalhadores ligados à administração portuária. Mas isso não é novidade.¹⁴⁵ Em 2013, o historiador Vinícius Pereira Oliveira já manifestava a ausência de publicações com enfoque nessa temática para o oitocentos. Segundo ele, era necessário desenvolver estudos ligados à dinâmica da administração portuária brasileira desse período, sobretudo à atuação das Capitânias dos Portos, dos Arsenais de Marinha, da Administração e da Praticagem dos Portos. Assim, poderia-se “elucidar questões relacionadas ao funcionamento

¹⁴² Brasil (1846, não paginado).

¹⁴³ Há na historiografia itajaiense uma certa confusão quanto ao primeiro prático da barra. Edison d'Ávila (2008, p. 242) no seu compêndio acerca da história de Itajaí, escreveu: “Costa Flôres afirma que o primeiro prático da barra de Itajaí fora Manoel Moreira Maia, já no século XIX”. Na verdade, d'Ávila interpretou de maneira equivocada a fala de Antonio da Costa Flôres. Este, ao ser entrevistado em 1907, estava se referindo à função de primeiro prático, e não à qualidade de ser pioneiro, tendo em vista que existiam as funções de primeiro e segundo práticos da barra no momento de sua entrevista. Ver: Flôres (1959).

¹⁴⁴ Oliveira (2013, p. 54).

¹⁴⁵ Entre as pesquisas mais recentes e ligadas à administração portuária brasileira durante o século XIX, ver: Honorato e Ribeiro (2016), Gomes (2016).

burocrático e cotidiano das respectivas instituições”, além das “demandas normativas emanadas dos projetos imperiais quanto às suas marinhas e os interesses e arranjos locais de poder”.¹⁴⁶ Tal crítica também foi adotada por Aroucha, em 2017, que, ao se referir aos estudos voltados à praticagem, disse haver “grandes lacunas historiográficas a serem preenchidas”.¹⁴⁷

Passados mais de dez anos da primeira constatação e sete anos da segunda, posso afirmar (in)tranquilamente que o cenário bibliográfico pouco mudou. Encontrei nos repositórios e banco de dados bibliográficos, até o presente momento, apenas duas publicações que tratam do assunto consistentemente. A primeira delas, o artigo *Culturas de Trabalho e Associações de Práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX)*, de autoria de Caio Giulliano Paião e publicado em 2019, destaca a ameaça à independência dos práticos na região Norte no final do século XIX, decorrente dos avanços capitalistas impulsionados pela expansão da navegação a vapor. Conforme o historiador, com a emancipação dos escravizados no final do XIX, a expansão da navegação e o aumento da exportação, os armadores passaram a exigir maior fiscalização na execução da praticagem, colocando em risco a autonomia e o controle que os práticos detinham sobre a navegação do rio Amazonas. A imposição de critérios e regulamentos pelo Governo Provisório da República também representou uma ameaça à liberdade costumeira dos práticos, levando-os a se organizar em associações como forma de resistir a esses avanços e tentar preservar sua autonomia no exercício da praticagem. As associações, portanto, surgiram como uma resposta estratégica dos práticos para proteger seus interesses e manter sua influência no mercado de trabalho marítimo da região amazônica.¹⁴⁸

A segunda publicação, por outro lado, voltou-se ao estudo de caso no nordeste brasileiro. Mais especificamente, um conflito sobre a jurisdição dos empregados na Barra de Amarração envolvendo as províncias do Piauí e Ceará. O artigo *Amarração entre o Piauí e o Ceará: modernidade, conflitos e litígio entre piauienses e cearenses na segunda metade do Século XIX*, descortina os embates envolvendo a praticagem na Barra de Amarração, originalmente pertencente à província do Ceará. Ocorrido em meados do oitocentos, esse evento litigioso envolvendo as duas províncias do nordeste estava ligado à nomeação dos práticos que

¹⁴⁶ Oliveira (2013, p. 264). Antes mesmo desse balanço feito por Oliveira, em 2008, o próprio Conapra publicou um livro questionando a ausência de pesquisas acerca da praticagem e seus trabalhadores. Nas palavras do presidente: “A idéia deste livro surgiu da percepção de uma grande lacuna em nossa profissão: a inexistência de uma historiografia da praticagem brasileira. Como em 2008 comemoram-se os 200 anos do primeiro diploma legal relativo ao serviço de praticagem no Brasil, achamos que este seria o momento ideal para dar o passo inicial rumo à organização de nossa história” (Conapra, 2008, n.p.).

¹⁴⁷ Aroucha (2017, p. 115).

¹⁴⁸ Paião (2019).

deveriam operar na referida localidade. E, para os historiadores, esse imbróglio em torno da praticagem era apenas pano de fundo pela disputa territorial entre as províncias.¹⁴⁹

Apesar de bem fundamentadas em suas propostas, as duas publicações sozinhas estão longe de dar conta de uma gama de fatores importantes para compreender a história da praticagem no Brasil e seus trabalhadores. Por conta dessa lacuna historiográfica, inúmeras são as perguntas que pairam no ar: como era o trabalho na praticagem? Quais as funções existentes neste serviço? Que desafios encontravam os seus trabalhadores? O que representa esse momento na história do porto da cidade? Através dos relatórios da província e da marinha, jornais da época, processos judiciais, e do diálogo com a historiografia, neste capítulo faço uma história dos práticos e da praticagem em Itajaí.

A ânsia pela mudança

No dia 25 de março de 1872, os nobres deputados da Assembleia Provincial de Santa Catarina recebiam o relatório do primeiro vice-presidente da província, dr. Guilherme Cordeiro Coelho Cintra. Cintra, que estava com os dias contados em seu cargo, pois seria substituído dentro de alguns meses pelo terceiro vice-presidente, informava o quadro da praticagem em Santa Catarina, mais especificamente, das barras de Laguna, Araranguá e Itajaí. Descrevia o político:

PRATICAGEM

Existem em toda a provincia tres praticagens, a saber: **a da Laguna costeada pelos cofres geraes, a do Araranguá e Itajahy pelos cofres provinciaes.**

A 1ª teve algum desenvolvimento por parte do Governo Imperial, mandando elevar não só o numero dos remadores si não também os vencimentos dos mesmos.

Os salarios do pessoal da do Araranguá tiveram tambem alteração para mais, conforme autorisou a Lei provincial n. 642 de 22 de Abril do anno passado.

A de Itajahy, porém, conserva-se no seu estado primitivo, e a falta de recursos materiaes tem dado lugar a que os naufragios sejam frequentes, visto como é aquelle serviço executado por um pequeno bote e com perigo de vida dos tripolantes.¹⁵⁰

Passados mais de dez anos desde a sua instituição, a praticagem em Itajaí ainda contava unicamente com o pequeno barco de Jacintho José dos Santos para a realização desse serviço. A propósito, a qualidade da embarcação utilizada por Santos já tinha sido motivo de outras

¹⁴⁹ Baptista, Nascimento e Baptista (2023).

¹⁵⁰ BRASIL. **Relatorio do vice-presidente da provincia de Santa Catharina Dr. Guilherme Cordeiro Coelho Cintra apresentado a Assembleia Legislativa Provincial em 23 de março de 1872.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1872. p. 27.

queixas na década anterior. Porque “sendo a costa de mar grosso, muitas ocasiões ha em que não pode a canôa vencer a impetuosidade das vagas para levar o pratico aos navios, que demandão a barra”.¹⁵¹ À época, a justificativa dada pela administração da província, na pessoa do comendador Francisco José d’Oliveira foi a ausência de recursos financeiros para custear uma melhoria no emprego dessa praticagem. Dizia ele: “nem me animo a propol-a em presença do consideravel deficit da receita provincial, maxime sendo ella das que devem correr pelos cofres geraes e por conta do ministerio da marinha”.¹⁵²

Cintra, ao passar a administração da província para as mãos do 3º vice-presidente, o dr. Ignacio Acciolo de Almeida, em 15 de junho de 1872, voltou a tratar do orçamento que custeava a praticagem dos portos da província. Segundo ele, “além da praticagem da barra da Laguna, cujas despezas correm pelos cofres geraes, existem na Provincia as de Itajahy, e Araranguá, e a de Tijucas”. Assim como o comendador Oliveira em 1865, o 3º vice-presidente reforçou dizendo que “seria da maior conveniencia, á vista dos recursos financeiros da Provincia, que o serviço da praticagem corresse por conta do cofre geral”.¹⁵³

Ora, desde a década de 1860, os representantes da província de Santa Catarina entendiam ser crucial a transferência da praticagem de Itajaí para os auspícios do Império. Enquanto a mudança não acontecia, pequenas benfeitorias careciam de ser realizadas. Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão, 2º presidente da província, em 27 de janeiro de 1873, disse desgostosamente que:

Ainda continuam á cargo da Provincia as praticagens das barras dos rios Itajahy e Araranguá. Para aquella **mandei construir uma catraia**, visto como o serviço não podia ser feito por um bote em máo estado, e que não se prestava ás exigências que se davam; e para esta mandei fornecer alguns objectos de que carecia.¹⁵⁴

¹⁵¹ BRASIL. **Relatorio do vice presidente da provincia de Santa Catharina o comendador Francisco José d’Oliveira apresentado a Assembleia legislativa provincial na 1ª Sessão da 12ª legislatura**. Desterro: Typ. Catharinense, 1864. p. 39. Vaga é uma expressão empregada para descrever as ondas que surgem nas proximidades imediatas da costa marítima.

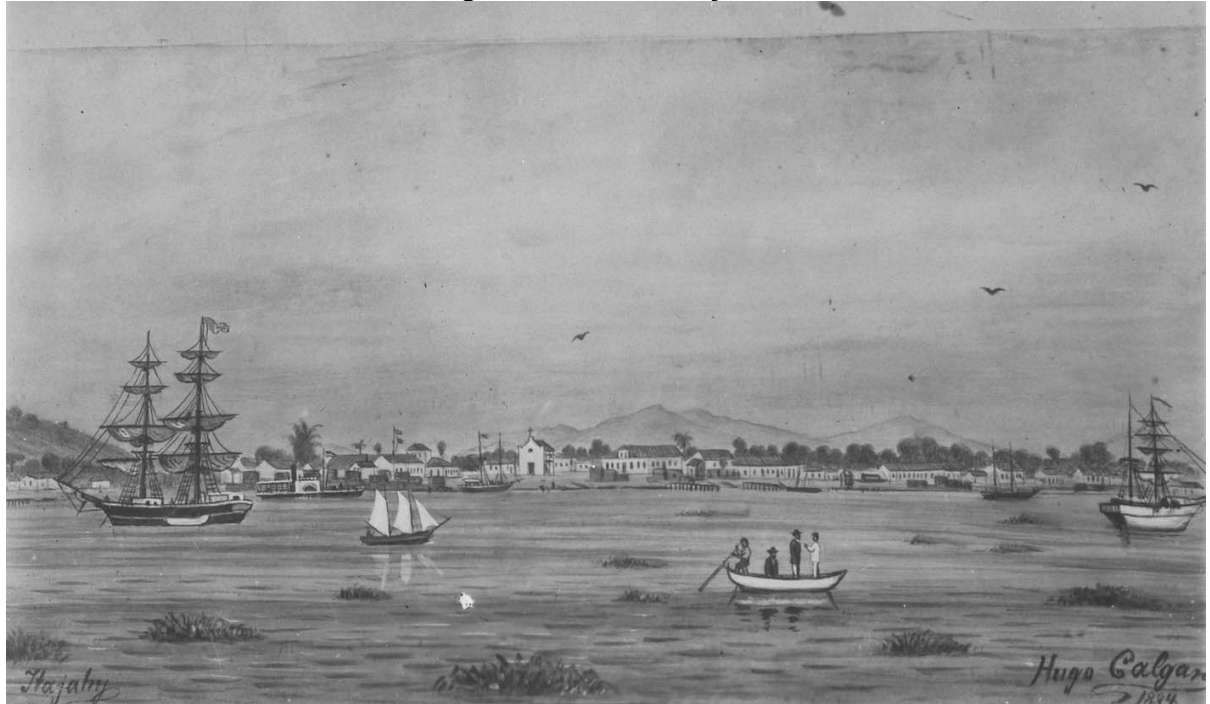
¹⁵² *Idem*.

¹⁵³ BRASIL. **Relatorio apresentado ao Exm. Sr. 3º vice-presidente da provincia de Santa Catharina Dr. Jgnacio Accioli de Almeida pelo 1º vice-presidente Dr. Guilherme Cordeiro Coelho Cintra no acto de passar-lhe a administração da mesma provincia em 15 de junho de 1872**. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1872. p. 34.

¹⁵⁴ BRASIL. **Relatorio apresentado pelo segundo vice-presidente da Provincia de Santa Catharina Emx. Sr. Doutor Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão ao terceiro vice-presidente Exm. Sr. Doutor Ignacio Accioli de Almeida por ocasião de passar-lhe a administração da mesma em 27 de janeiro de 1873**. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1873. p. 07. Oliveira (2013, p. 291-292) explica que a catraia era uma pequena embarcação de construção robusta, com duas proas, utilizada para deslocamentos de curta distância em rios, lagoas e nas proximidades da costa marítima. Seu uso incluía o embarque e desembarque de navios, bem como atividades subsidiárias à praticagem, não sendo destinada ao transporte de carga.

Na tela do imigrante alemão Hugo Calgan, “Vista de Itajaí”, do ano de 1884, dá para verificar uma embarcação muito similar a uma catraia. Refiro-me àquela em que aparecem quatro pessoas, presumivelmente um remeiro e três tripulantes.

Figura 4 – “Vista de Itajaí”



Fonte: CALGAN, Hugo. **Vista de Itajaí**. Itajaí, 1884. Acervo: CDMH.

Nem só a canoa de Jacintho José dos Santos estava com os dias contados. Naquele mesmo ano, através do ato de 23 de outubro e “em vista de representação do distinto e zeloso Capitão do Porto d’esta Província”, demitiu-se Jacintho José da Silva do cargo de prático da barra do rio Itajaí e foi nomeado no lugar dele Manoel Francisco de Oliveira.¹⁵⁵ A notícia chegou aos ouvidos dos capitães de navios e negociantes locais. Unidos, fizeram um abaixo-assinado comemorando a nomeação de Oliveira, o qual saiu na edição de 21 de dezembro daquele ano no jornal *A Regeneração*

Itajahy

Estamos felizmente satisfeitos com a mudança do páo de signaes do Pontal para o morro, e os capitães dos navios que navegam por aqui e alguns negociantes entre si offerecerão ao pratico actual o documento que abaixo vai transcripto, já se vê pois que a acertada nomeação que fez o Sr. capitão do porto Lins não foi leviana, mas sim remediou uma queixa geral.¹⁵⁶

¹⁵⁵ BRASIL. **Relatorio com que o Exm. Sr. Dr. Pedro Affonso Ferreira passou a administração da provincia de Santa Catharina ao 4º vice-presidente Exm. Sr. Tenente-coronel Luiz Ferreira do Nascimento e Mello no dia 8 de outubro de 1873**. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1874. p. 13.

¹⁵⁶ *A Regeneração*, 21 de dezembro de 1873, p. 03. Entre os que assinaram o documento, estavam: João Hypolito do Canto, capitão do brigue Maria; João Viégas de Amorim; mestre do hiate Amizade; Germano Gerdes, mestre

Essa não era a primeira vez que Jacintho saía da praticagem de Itajaí. Segundo periódicos catarinenses, Jacintho foi exonerado a pedido em 16 de novembro de 1869, sendo substituído por José Maria do Couto e nomeado novamente em 31 de maio de 1870 em razão do falecimento desse último menos de dois anos após a sua nomeação.¹⁵⁷

Galvão, naquele mesmo relatório, alimentava a esperança dos deputados provinciais quanto à elevação da praticagem itajaiense à esfera imperial. Conforme ele, em vista da representação em 22 de abril de 1872 dirigida pela Assembleia Legislativa de Santa Catarina ao Governo Imperial, retornou o Ministério da Marinha, pedindo “que lhe informasse acerca do pessoal e material indispensáveis ao serviço da praticagem das barras dos rios Itajahy e S. Francisco, e bem assim sobre as despesas que semelhante serviço exigirá anualmente”.¹⁵⁸

Mesmo com a notícia, os ânimos de Galvão devem ter durado pouco. A praticagem de Itajaí permaneceu por mais quatro anos sob jurisdição provincial. Perpassando esse impasse pela mesa de outros presidentes da província de Santa Catarina, como João Thomé da Silva. Silva, ao se reportar aos membros da assembleia catarinense em 25 de março de 1874, não poderia deixar de discursar acerca da praticagem na província. Referindo-se às barras de Laguna, Itajaí e Araranguá, dizia ele:

Quanto [...] a da Laguna, á expensas dos cofres geraes, acha-se provida do material indispensável e pessoal necessario. As dos Itajahy e Araranguá achão-se igualmente providas do material e pessoal indispensaveis, sendo, porém, estes, segundo informa o Capitão do Porto, mal retribuido.¹⁵⁹

No ano seguinte, João Thomé da Silva retomou o assunto. Desta vez, lembrou aos deputados sobre o aviso do senhor Ministro da Marinha, nº 407, de 6 de novembro de 1873. O aviso propunha ao governo de Santa Catarina que ficasse à província a responsabilidade de

do hiate Esperança; Francisco dos Santos Oliveira; capitão do patacho Novo Pensamento; Alberto Stein, capitão do patacho Tupá; Henrique José de Jesus, capitão do hiate Santa Quiteria; Manoel Domingues da Nova Porto Alegre, capitão do paquete Itajahy; Antonio Pereira Liberato, negociante e proprietário de navios; Martins Laux Junior, negociante; José Pereira Liberato, negociante matriculado; José Antonio de Souza, rogo de Francisco Machado Dutra, mestre do hiate Guilhermina; e Anacleto José Monteiro.

¹⁵⁷ *O Despertador*, 02 de fevereiro de 1869, p. 01; *O Despertador*, 31 de maio de 1870, p. 04.

Consta que no ano de 1866, José Maria do Couto forneceu esteios de madeira à Linha Telegráfica de Itajaí. Ver: CDMH. Fundo: judiciário, série: autuação, caixa: 3, ordem: 14, número: 161, ano: 1866.

¹⁵⁸ BRASIL. **Relatorio apresentado pelo segundo vice-presidente da Provincia de Santa Catharina Emx. Sr. Doutor Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão ao terceiro vice-presidente Exm. Sr. Doutor Ignacio Accioli de Almeida por ocasião de passar-lhe a administração da mesma em 27 de janeiro de 1873.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1873. p. 08.

¹⁵⁹ BRASIL. **Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catharina em 25 de março de 1874 pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia Dr. João Thomé da Silva.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1874. p. 24.

realizar o pagamento regular dos trabalhadores da praticagem através do imposto provincial de tonelagem. Comprometendo-se, em contrapartida, o império a arcar com o montante necessário caso não fossem atingidos os valores correspondentes ao vencimento estipulado para o pagamento das despesas da praticagem das barras de Itajaí e Araranguá.¹⁶⁰

Embora pudesse ser considerado um avanço, não era o que queriam os políticos catarinenses. E, como não ocorriam mudanças a despeito da transferência da praticagem para os cofres gerais, a administração provincial continuava a fazer ínfimas mudanças na barra de Itajaí. Uma delas foi disposição de “duas bóias grandes de ferro, cylindricas”, as quais tinham por finalidade sinalizar as embarcações que no ancoradouro daquela vila aportavam.¹⁶¹

Em 7 de junho de 1876, ao passar a direção da província de Santa Catarina a João Capistrano Bandeira de Mello Filho, Alfredo de Escragnolle Taunay, disse que não havia “solução á representação que fiz ao Exm. Sr. Ministro da Marinha sobre a praticagem das barras do Itajahy e Araranguá”. Declarou, com um tom de indignação, que ambas as praticagens continuavam a ser mantidas “á custa dos minguidos cofres provinciaes”.¹⁶² Mal sabia Taunay que novos ares soprariam sobre o litoral de Santa Catarina.

Após anos de reivindicações e insuficientes recursos provinciais, o ano de 1876 teve um desfecho significativo. Definitivamente a praticagem de Itajaí passou para a administração do Império. Mas o leitor pode se perguntar: qual o significado prático dessa mudança? A meu ver, a transição da responsabilidade da praticagem itajaiense da província para o império aliviou os cofres provinciais, como se depreende dos relatórios dos presidentes da província. Já que, talvez, os recursos locais obtidos com a operação desse serviço portuário em Itajaí não fossem suficientes para mantê-lo.

Com o aumento da circulação de pessoas e cargas, a década de 1870 consolidava o interesse e a relevância desse embarcadouro no sul do Brasil, especialmente aos olhos da administração provincial. A transição de jurisdição da praticagem nessa época melhorava o atendimento aos navios que adentravam a barra de Itajaí, representava uma maior rapidez ao escoamento dos produtos coloniais e da madeira extraída na região e, por consequência, possibilitava o rápido retorno dos ganhos aos agentes das casas comerciais no entorno do cais

¹⁶⁰ BRASIL. *Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial em Santa Catharina em 21 de março de 1875 pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia Dr. João Thomé da Silva*. Desterro Typ. de J. J. Lopes, 1875. p. 24-25.

¹⁶¹ BRASIL. *Falla com que o Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembléa Legislativa da Provincia de Santa Catharina em 1º de março de 1876*. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1876. p. 54.

¹⁶² BRASIL. *Relatorio com que ao Exm. Sr. Dr. Alfredo de Escragnolle Taunay passou a administração da Provincia de Santa Catharina ao Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho em 7 de junho de 1876*. Rio de Janeiro: Typographia Cinco de Março, 1876. p. 33.

e das colônias do rio Itajaí-Açu acima. Garantia, também, mais segurança para a navegação e, sobretudo atendia os anseios da elite política de Santa Catarina.

Em suma, a incorporação da praticagem em Itajaí pelo Império assinalava uma nova fase do porto da cidade. E a troca de esfera, dessa forma, estruturava o funcionamento desse serviço através de um regulamento próprio, conforme apresentado nas páginas subsequentes.

Organizar, controlar e disciplinar: o regulamento de 1876

Para a alegria dos recentes presidentes da província, o ano de 1876 acabava com o problema envolvendo a praticagem da barra de Itajaí. Quando da transferência de jurisdição desse serviço, uma das primeiras medidas do Ministério dos Negócios da Marinha foi o estabelecimento de um regimento que tratasse de vários aspectos do funcionamento, organização e quadro de trabalhadores da praticagem itajaiense e araranguaense.¹⁶³ E, mesmo sendo provisório, acredito que o regulamento tenha surtido efeito legal, dado que não foram encontrados nos relatórios dos presidentes da província de Santa Catarina e tampouco nos relatórios do Ministério da Marinha quaisquer informações noutro sentido. As informações encontradas corroboram aquilo que rezava o regulamento de 1876. Contudo, o que especificava tal documento? De que maneira ele estava estruturado? Quais funções ele criava? Para além dos deveres, os trabalhadores da praticagem teriam direitos?

Mais do que dispor acerca das funções dos práticos de Itajaí e Araranguá, o regulamento elucida outras questões, a exemplo dos recursos materiais e financeiros desse serviço. O documento era composto de 31 artigos, que juntos formavam seis títulos, os quais ditavam as incumbências acerca da praticagem nessas duas barras. Grosso modo, o primeiro título tratava do quadro de funcionários da praticagem. O segundo e o terceiro abordavam os recursos materiais, da receita e despesas. Em seguida, nos títulos quatro e cinco, respectivamente, rezava-se sobre os serviços prestados pelos práticos e as obrigações dos capitães e mestres dos navios. Por fim, o título seis dissertava sobre as disposições gerais.

Pois bem, quais as funções dos práticos com esse novo regulamento? Sobre isso, o artigo primeiro do regulamento delimitava que a função dos práticos era a de ajudar e orientar a entrada e saída dos navios de guerra ou mercantes, nacionais e estrangeiros, além de prestar auxílio aos que estivessem em perigo no porto ou nas proximidades. A gestão e supervisão

¹⁶³ BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco**. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877. p. 51.

dessas praticagens eram responsabilidade deles que, sem descuidar de suas funções principais, assistiam aos capatazes conforme as instruções do Capitão do Porto de Santa Catarina, a quem todos os empregados nesse serviço estariam subordinados. O documento deixava muito claro a quem os práticos deveriam responder. E, de certa forma, limitava a margem de autonomia na relação com os outros trabalhadores portuários locais, capitães e marinheiros que chegavam em Itajaí.

Aliás, nem todo mundo poderia trabalhar na praticagem. A contratação e demissão dos práticos ficavam a critério do Capitão do Porto, desde que os candidatos cumprissem alguns requisitos, como: ser cidadão brasileiro, “ter a necessaria robustez para a vida do mar”, saber ler e escrever e “conhecer a manobra ordinário dos navios, o canal da barra, as correntes, marés, ventos reinantes; bem assim as diversas profundidades junto da costa e os abrigos nas proximidades da barra”. Outrossim, tais conhecimentos seriam verificados mediante uma comissão composta de um práctico, um capitão ou mestre de navio e presidida pelo capitão do porto, o qual tinha o voto de desempate.¹⁶⁴

Ao ler a bibliografia acerca da praticagem no Brasil, algo me chama a atenção pela similaridade com o caso itajaiense. Estou me referindo aos requisitos para o ingresso de práticos no trabalho marítimo na região Norte (Amazonas e Pará). Caio Paião, já nosso conhecido, constatou que, nessa região, para trabalhar como práctico, era necessário atender a certos critérios estabelecidos pelas capitânicas dos portos e associações de práticos. Quais sejam: ser cidadão brasileiro e ter mais de 21 anos; ter um bom histórico, verificado por meio de uma folha corrida; saber ler, escrever e contar; e, por fim, ser aprovado no exame de habilitação profissional, que abordava diversos aspectos técnicos da navegação, como manobras de embarcações, amarrações, sinais de navegação, entre outros.¹⁶⁵

Pode-se o leitor se perguntar: os práticos eram os únicos trabalhadores da barra de Itajaí? De acordo com o documento, não. Faziam parte do quadro proposto pelo representante do Ministério da Marinha o primeiro práctico, o segundo práctico – servindo de patrão da catraia –, seis remadores e o vigia para a Atalaia. Nota-se que o segundo práctico somava o papel de patrão da catraia. Com base no que se conhece a respeito do termo “patrão” na historiografia do trabalho marítimo, na prática, isso significava que o segundo práctico era a autoridade máxima

¹⁶⁴ BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco**. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877. p. 52.

¹⁶⁵ Paião (2019, p. 16).

dentro da catraia, encarregado de conduzi-la, manter a disciplina e liderar os remadores, apesar de estar submetido ao primeiro prático na hierarquia.¹⁶⁶

Nem só dos trabalhadores abordava o regulamento. Os recursos materiais também foram contemplados. Em seu título II, determinava-se que os objetos utilizados pelo serviço de praticagem ficariam a cargo dos práticos. No seu artigo 5º, o dispositivo elencava os materiais indispensáveis à praticagem na vila, sendo eles: uma catraia de cinco ou seis remos com duas velas, duas espias, dois ancorotes, uma talha dobrada e outra singela, um óculo de alcance, três galhardetes, três bandeiras de sinais e, não poderia faltar, uma bandeira brasileira.¹⁶⁷

No título seguinte, designava-se uma série de informações sobre as receitas e despesas da praticagem. Uma das primeiras diretrizes estava na criação de um livro de socorros da Capitania no qual se registrariam os trabalhadores da praticagem de Itajaí e as receitas que estivessem a cargo dos práticos dessa barra. Já a despesa seria dada por termos assinados pelo prático e capitão do porto, com o aval da Secretaria de Estado. Além disso, deliberava que os navios que entrassem ou saíssem pelo porto de Itajaí deveriam pagar uma taxa de 200 réis por tonelada, excluindo-se navios de guerra, tanto nacionais quanto estrangeiros, e vapores que realizassem serviços de reboque.¹⁶⁸

A remuneração dos trabalhadores da praticagem também estava prevista no regulamento. O título III definia que os vencimentos dos funcionários deste serviço seriam pagos mensalmente, respeitando a devida hierarquia entre eles. Receberia o primeiro prático, 60\$000 réis; o segundo prático, servindo de patrão, ganharia 40\$000 réis; cada um dos seis remadores obteria 30\$000 réis de salário; e, por último, o vigia para a Atalaia, acumulando o montante de 25\$000 réis por mês.¹⁶⁹ Os salários, como visto, eram estipulados conforme o grau ocupado pelas funções dentro da hierarquia de trabalho.

Ainda que o regulamento da praticagem não abordasse a questão do estatuto jurídico desses trabalhadores, gostaria de fazer uma observação. No capítulo 1, a partir dos processos judiciais, contastei que nenhum dos portuários era escravizado, sendo eles, sim, livres. Esse fato, no mínimo curioso, torna a situação de Itajaí diferente de outros casos brasileiros. Como o da cidade de Rio Grande, em 1835, impôs restrições à presença de escravos nas tripulações das catraias utilizadas pelos práticos, determinando que a maioria dos tripulantes deveria ser composta por pessoas livres. Três anos depois, um regulamento provisório permitiu que as

¹⁶⁶ Oliveira (2013, p. 127).

¹⁶⁷ *Idem.*

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 54.

¹⁶⁹ *Idem.*

tripulações fossem formadas por pelo menos metade de marinheiros livres, com o restante podendo ser escravos, desde que estes tivessem experiência como marinheiros.¹⁷⁰

Figura 5 – Navio atracado no trapiche, com Morro da Atalaia ao fundo



Fonte: Autor desconhecido, Itajaí, 1904. Acervo: CDMH.

Ademais, o regulamento de Itajaí decidia o destino dos funcionários da praticagem ao se aposentarem. De acordo com o artigo 15, “todos os empregados da praticagem concorrerão para o Asylo de Invalidos da Marinha”, fazendo-se “a necessária declaração nos competentes assentamentos, para realizar-se o desconto, e assim poderem gozar os mesmos empregados, dos favores que o Asylo concede”. Conforme observado, o ingresso ao asilo da marinha somente aconteceria caso existisse interesse dos empregados que, ao optarem por isso, teriam um desconto nos seus salários, apesar de o artigo não especificar qual o valor fixo ou percentagem necessária para tal benefício.¹⁷¹

Orientava-se, no título seguinte, o funcionamento do serviço de praticagem. E, dentro dessas orientações, estavam as diligências sobre a quarentena. No artigo 16, dizia-se que “o

¹⁷⁰ Oliveira (2013, p. 192).

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 55. Sobre o Asilo de Inválidos da Marinha, ver: Gomes (2006).

prático intimará aos navios para fazerem quarentena onde fôr indicado pela autoridade do lugar, e não consentirá que com taes navios se comuniquem os empregados da praticagem”.

O regulamento é filho do seu tempo. Digo isso pois, na segunda parte do século XIX, o Brasil, assim como outras regiões da América do Sul, especialmente a região platina, passava por epidemias de cólera, varíola e febre amarela.¹⁷² Isolar navios, além de ser previsto no dispositivo acerca da praticagem em Itajaí e Araranguá, foi uma prática comum nos portos brasileiros em razão do medo de contágio que poderia assolar as cidades portuárias.¹⁷³

Estabelecia, ainda, que, sempre que possível, o práctico deveria sondar a profundidade da barra e sinalizar a quantidade de água disponível. Outra função era o registro diário das informações sobre profundidade, ventos, correntes, entradas e saídas de navios, organizado em um mapa mensal para o Capitão do Porto. Caso o 1º práctico não estivesse disponível, o 2º práctico assumiria as responsabilidades. E, quando um navio fosse avistado, o vigia sinalizaria e o práctico, em sua embarcação, orientaria a entrada dos navios que dele dependessem.¹⁷⁴

Se, por um lado, o título supracitado aborda o papel da praticagem nas suas mais diferentes funções, o título consecutivo estabelece as responsabilidades dos capitães e mestres de navios que atracavam em Itajaí. Entre as principais instruções, constavam que os capitães deveriam sinalizar a solicitação de um práctico ao se aproximarem da barra e seguir as indicações da Atalaia para obter uma entrada segura. Os navios que estivessem partindo, por sua vez, deveriam solicitar um práctico para lhes auxiliar na saída da embarcação. Em situações de entrada e saída simultâneas, o práctico priorizaria os navios que estariam chegando. Além disso, estavam proibidos os capitães e mestres de amarrar e desamarrar os navios. Esta era uma função do práctico e, por ela, jamais poderia receber qualquer tipo de pagamento adicional.

Ainda no título V, o regulamento era bem claro quanto ao respeito às prescrições dadas pela praticagem e seus empregados. Os capitães e mestres de navios, segundo os documentos,

¹⁷² Chaves (2013).

¹⁷³ Na década posterior, em Itajaí, fora instituída a Delegacia de Higiene e Saúde do Porto tendo como médico responsável o doutor Pedro Ferreira e Silva. Alguns relatórios dos presidentes da província abordam sobre casos de marinheiros que foram internados no Hospital Santa Beatriz por conta de varíola, como também de quarentenas realizadas em Itajaí e outros portos catarinenses. Ver: BRASIL. **Relatorio apresentado à Assembléa Legislativa da Provincia de Santa Catharina na 1ª sessão de sua 26ª Legislatura pelo presidente Dr. Francisco José da Rocha em 21 de julho de 1886.** Desterro: Typ. do Conservador, 1886; BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembléa legislativa Provincial de Santa Catharina na 2ª sessão de sua 26ª legislatura pelo presidente Francisco José da Rocha em 11 de outubro de 1887.** Rio de Janeiro: Typ. União de A. M. Coelho da Rocha & C., 1888.

¹⁷⁴ BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco.** Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877. p. 56-57. Nessa parte do regulamento o termo catraia é substituído por lancha. Portanto, ao se referir ao patrão das lanchas, toca ao segundo práctico da barra, que servia também de patrão da catraia.

deveriam seguir rigorosamente as instruções dos práticos para garantir a segurança e o bom desempenho da navegação. Se não seguissem essas orientações e ocorresse um acidente, eles não teriam o direito de reclamação e poderiam ser punidos. Capitães, mestres, proprietários ou consignatários jamais poderiam dar ordens e tampouco maltratar os funcionários da praticagem. Caso fosse ao contrário, um funcionário da praticagem tratasse mal alguém da tripulação, a pessoa ofendida deveria enviar uma queixa por escrito ao Capitão do Porto.¹⁷⁵

No sexto e último título, voltado às disposições gerais, dizia-se o seguinte: “Art. 30. O Governo providenciará, quando melhor entender, para que em cada uma das barras de Itajahy e Araranguá, haja proprio nacional, que sirva para alojamento do pessoal e arrecadação do material da praticagem”. Aparentemente já havia um espaço, pois nesse imóvel a Capitania do Porto mandava “fazer reparos urgentes [...] pela quantia de 407\$594 rs., conforme a autorização dada pelo ministerio da marinha”.¹⁷⁶

Além de designar um imóvel para instalação do alojamento dos trabalhadores, o último título, no seu artigo 31º, resolvia que os uniformes adotados pela praticagem seriam aqueles elencados no decreto nº 5.268 de 26 de abril de 1873. Terminado o regulamento, o documento fora assinado por Sabino Eloy Pessoa, representante da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

Em suma, o regulamento de 1876 sobre a praticagem em Itajaí e Araranguá representa um marco importante na organização dos serviços portuários no sul do Brasil. As diretrizes contidas no regulamento não apenas definem as obrigações dos práticos, mas também delineiam as responsabilidades dos capitães e mestres de navios, tentando promover uma relação de respeito e colaboração entre as partes, o que, aviso de antemão, nem sempre irá acontecer.

O leitor, assim como eu, pode se perguntar: como foi o recebimento do novo “estatuto” da praticagem em Itajaí? É fato que essas mudanças contribuíram para aprimorar a segurança e a qualidade das operações portuárias na região, todavia, não agradou a todos os capitães e mestres de navio que aportavam na cidade, como o caso envolvendo o capitão do navio *Volta*, em 1878.

O capitão quer “beber o sangue de todos”: a recepção do regulamento da praticagem em 1878

¹⁷⁵ *Idem.*

¹⁷⁶ *A Regeneração*, 28 de março de 1878, p. 02.

Era 12 de fevereiro de 1878, aproximadamente dois anos depois da criação do regulamento da praticagem de Itajaí. Jacintho José dos Santos, demitido em 1873, fora contratado novamente neste ínterim. Dessa vez, a sua nomeação era para o cargo de segundo prático e patrão da catraia da barra. Ainda que não se tenha encontrado exatamente o momento em que ele foi reintegrado pela Capitania dos Portos, o certo é que isso se deu após a reestruturação da praticagem na cidade. A idade não deve ter sido problema. Naquele momento, Jacintho atingia a casa dos 61 anos. E, possivelmente, como não recebia nenhum tipo de aposentadoria pelos seus longos anos de labuta frente a esse serviço em Itajaí, retornou ao ofício de prático.

Aquele dia 12 era um dia de intenso trabalho na barra. O rio estava cheio, havia correnteza e as correntes de vento não ajudavam aqueles que nele quisessem adentrar. As embarcações *Paquete-Itajahy*, *Norma*, *Ingeborg* e *Volta*, que desembarcariam no porto de Itajaí, esperavam pelo serviço de praticagem local.¹⁷⁷ Tanto o primeiro prático, Manoel Francisco de Oliveira, quanto o segundo, Jacintho José dos Santos, estavam a serviço do porto. Após terminarem de praticar os três primeiros navios, era a vez do *Volta*. Próximo às três horas da tarde, direcionava-se ao *Volta* o segundo prático, Jacintho. O velho portuário, ao praticar esse navio, observou que as âncoras se achavam todas a bordo, e disse ao capitão “que não era maneiras de vir para uma barra destas sem vir prompto”. O capitão, em contrapartida, não ficou quieto. Disse ao prático com palavras injuriosas que “se retirasse da sua vista”. Em seguida, puxou “um revolver e uma físga em cavada para matar á todos da catraia”. Jacintho, entregou ao capitão uma “copia do governo para salvar o navio” que afirmava “nunca pode a catraia atracar ao navio athe que tira-se o navio do perigo”.

Após o ocorrido, o segundo prático comunicou o primeiro. No dia seguinte, ambos remeteram telegramas ao Capitão do Porto de Desterro. Sendo o de Manoel o mais denso, por isso o transcrevo:

Telegramma

Estação do Desterro 13 de Fevereiro de 1878 [...]

Do 1º Prático Manoel Francisco de Oliveira

Ao Sr. Capitão do Porto. [...]

Procedente da Estação de Itajahy [...]

Levo ao conhecimento de V.S^a a occorrença que se dera hontem na entrada do hiate “Volta” para que se digne dar as providencia que o caso exige e não se reproduza o mesmo facto por

¹⁷⁷ O veleiro *Ingeborg*, de propriedade de Guilherme Asseburg, durante as últimas décadas do oitocentos despachava mercadorias para portos brasileiros e europeus, destacando-se entre as mercadorias madeiras e produtos coloniais. Além da embarcação, o imigrante alemão era proprietário da Casa Comercial Asseburg, principal firma exportadora e importadora de Itajaí durante o século XIX, cujos armazéns se estendiam até o cais do porto. Ali, foi construído um trapiche para os seus navios (Russo, 2013, p. 68).

outra vez. Demandando este porto no mesmo dia de hontem os navios “Paquete-Itajahy”, “Norma”, Engeborge” e “Volta” sendo este praticado pelo 2º pratico Jacintho Jose dos Santos fazendo-lhe este advertencia para desembaraçar as ancoras que se achavão todas á bordo isto para prevenir presteza no fundear, caso fosse preciso por ter o rio aguas do monte e muita correnteza, vento ponteiro á entrada por ser Sueste, em resposta foi recebido o mencionado empregado pelo capitão do mencionado hiate com insultos, esses os mais degradantes que a decencia faz callar, acompanhadas de ameaças com revolver em punho, fiska e varão do toldo e a não ser a prudencia do empregado a quem me refiro conflictos graves se terião dado sem que da parte deste houvesse a menor provocação, occorencia esta que pede á V. S^a correctivo prompto para que não fique impune o deliquente.¹⁷⁸

Recebido, o telegrama foi lido pelo vice-presidente da província, Joaquim da Silva Ramalho. E, em 15 daquele mesmo mês, Ramalho comunicou a Leopoldino José da Silveira, promotor público de Itajaí, o qual mandou intimar o segundo práctico da barra a fim de proceder o auto de perguntas a ele.

Em 20 de fevereiro, na casa do Dr. João d’Aguiar Telles de Menezes, juiz municipal, juntamente com o escrivão e o promotor, Francisco Ezequiel Tavares e Leopoldino José da Silveira, respectivamente, realizou-se a inquirição do segundo práctico de Itajaí. Jacintho José dos Santos, de 61 anos de idade, viúvo, natural desta província e morador ao norte do rio Itajaí, disse:

que demandando esta barra o hiate “Volta” da catraia onde se achava elle respondente, chamou para entrar por signaes, e chegando o mesmo navio para barra, mandou elle respondente dar fundo e subio para o mesmo navio, e notando que os ferros não estavam pendurados, fez ver ao capitão que devia trazer os ferros promptos para largar na occasião em que fosse preciso; tendo se com isso alterado o capitão a ponto de mandar elle respondentes para terra se quizesse, e mandando n’essa occasião [...] dar uma espia para a terra, teve de ficar com o Capitão do “Volta” e a tripulação do mesmo abordo, e nessa occasião appareceu o capitão do “Volta” com uma navalha na mão dizendo que com ella saltaria dentro da catraia, quando esta atracasse, para matar todo os tripulantes, mas que não ameaçou a elle respondente; disse mais que chegando a catraia passou se elle respondente para ella e foi dar uma espia do governo, e chegando abordo para dar a espia não atracou mais por que o referido capitão queria atirar tudo que encontrasse abordo dentro da contraria [sic] tendo n’essa occasião tomado conta do navio o primeiro pratico.¹⁷⁹

O relato de Jacintho difere daquele dito pelo primeiro práctico ao Capitão do Porto. Percebido isso, o juiz municipal questionou se o capitão do *Volta* ameaçou a ele com um revólver e uma fiska encravada. Jacintho alegou que não. Em seguida, o juiz continuou:

Perguntado se não fora elle respondente maltratado com palavras, gestos ou signaes e quais? Respondeu que chamou a elle respondente e a todos os tripulantes da [...] catraia córnos filhos

¹⁷⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de perguntas, caixa: 14, ordem: 17, número: 340, ano: 1878, fls. 07-09.

¹⁷⁹ *Ibid.*, fls. 10v-11.

da puta ladrões que enconstassem a catraia que queria beber o sangue de todos. Perguntado se são somente esses factos, ou se tinha mais alguma a declarar? Respondeu que não tinha.

Logo depois foi a vez de Manoel Francisco de Oliveira de dar o seu depoimento. Com 30 anos, mais ou menos, casado, residente no norte do rio Itajaí, português, naturalizado brasileiro, Manoel foi questionado pelo juiz Menezes acerca dos fatos constantes do telegrama que dirigiu ao Capitão do Porto de Santa Catarina. Respondeu:

que tendo no dia doze deste mez, dado entrada a trez navios, [...] foi injuriado pelo Capitão do Volta com a expressão (filho da puta) o que testemunharam o Capitão do Ingeborg, e quatro tripulantes do bote do mesmo navio cujos nomes ignora. Disse que subindo para o Hiata Volta encontrou o capitão deste a descompor o segundo pratico da barra Jacintho José dos Santos e a quem ameaçava o Capitão querer matar conjuntamente toda a tripulação da catraia da barra [...]. Disse ainda que tinha ao pé de si o Capitão do Volta, huma fiska que encravou e que o vira tambem carregar hum revolver [...] ; Que alem destes instrumentos tinha o dito Capitão do Volta [...] um ferro do toldo um espeque de pao e huma seringa cheia d'agua a qual quiz o mesmo capitão atirar sobre os tripulantes da catraia na occazião [...] . Perguntado mais se os tripulantes do navio Volta assistirão a esse facto, e se sabe de seos nomes? Respondeu que todos forão testemunhas chamando-se estas Antonio Alves, Manoel Feliciano Gomes, Justino Antonio Cordeiro, Manoel Bento Ferreira, Manoel Thiago Ribeiro, e Macario Manilha.¹⁸⁰

O auto de perguntas feito pelo juiz municipal termina por aí. Há divergências quanto às informações dadas no depoimento pelo primeiro e segundo práctico. Seja como for, o certo foi que o promotor público, Leopoldino José da Silveira, levou o caso adiante, denunciando Henrique José de Jesus, capitão do iate *Volta*, pelo crime de injúrias verbais ao primeiro e segundo práctico da barra desta cidade.

Malgrado o processo esteja incompleto, o que chama a atenção desse fato é que Jacintho e Manoel estavam apenas seguindo o que mandava o regulamento de 1876, especialmente o título IV, que tratava da forma como o serviço de praticagem deveria ser exercido. O capitão Henrique, além de não cumprir as obrigações dos responsáveis por navios, conforme previa o regulamento, feriu veementemente o artigo 27, o qual afirmava que “nenhum Capitão ou Mestre, proprietario ou consignatario, poderá dar ordens aos empregados da praticagem ou maltratal-os”.¹⁸¹

Tanto Jacintho quanto Manoel tinham conhecimento do regulamento de 1876. Não à toa, denunciaram seu agressor para as autoridades provinciais. E mais, embora Jacintho não cite novamente em seu depoimento, parece que apresentara ao capitão do *Volta* uma reprodução do

¹⁸⁰ *Ibid.*, fls. 14-15.

¹⁸¹ BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco**. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877. p. 56-57.

referido regulamento, pois, quando escreveu o telegrama ao Capitão do Porto, disse ter mostrado a Henrique uma “copia do governo para salvar o navio e a sim nunca pode a catraia atracar ao navio athe que tira-se o navio do perigo”.¹⁸²

Este parece ter sido o único caso de enfrentamento entre os práticos e os capitães em razão do regulamento de 1876. Pelo menos outras situações como essa não foram encontradas nos processos pesquisados, impossibilitando compreender outras informações como o próprio sistema de divulgação desse instrumento regulamentador. Contudo, esse caso mostra como os práticos tinham conhecimento de tal documento, que foi, nesse contexto, apropriado pelos funcionários da praticagem itajaiense para sua defesa frente à hostilidade do capitão Henrique José de Jesus.



A praticagem, no início da segunda metade do século XIX, enfrentava desafios significativos, como a precariedade dos recursos materiais e financeiros, que limitavam a eficácia do serviço. Em virtude disso, a transferência da responsabilidade da praticagem para o orçamento do Império em 1876 representa um marco significativo para a história do porto de Itajaí. Pois, além de aliviar os cofres provinciais, trouxe uma estruturação do trabalho dos funcionários da praticagem, impactando a navegação e o comércio local.

Engana-se quem pensa que a discussão está somente no âmbito local. Ao contrário, ela se insere num panorama mais amplo de disputas territoriais e administrativas, como evidenciado pelo conflito entre as províncias do Piauí e Ceará. Tendo em vista a falta de uma historiografia robusta sobre a praticagem no Brasil, estamos impedidos de melhor compreender esse fenômeno num quadro analítico maior.

Para terminar, reitero o que disseram alguns dos autores citados no começo desse capítulo. Os historiadores do trabalho necessitam explorar de forma mais profunda as nuances da praticagem nos diversos portos brasileiros oitocentistas e suas implicações sociais e econômicas num plano local e nacional ou mesmo atlântico.

E quanto à confusão em torno do regulamento de 1876, ela é apenas uma entre várias que ocorreram no decorrer da segunda metade do século XIX e início do século XX. Claro que não é sobre o mesmo assunto, mas sobre outros aspectos da vida, cotidiano e trabalho dos

¹⁸² CDMH. *op. cit.*, p. 05.

marítimos e portuários dessa vila localizada no Atlântico Sul, como discuto no capítulo seguinte.

4. AGITAÇÕES NO PORTO: COTIDIANO, IDENTIDADE E CULTURA MARÍTIMA

Ao longo do tempo, os trabalhadores ligados às atividades marítimas e portuárias foram frequentemente descritos de forma pejorativa como “rudes”, “beberrões”, “insubordinados”, “avessos à disciplina”, “cascas-grossas”, “promíscuos” e “valentões”. Essa imagem, construída principalmente nas cidades portuárias por elites econômicas e autoridades públicas, buscava exagerar ou mesmo desqualificar características físicas, profissionais e comportamentais desses trabalhadores. Tanto o imaginário popular quanto as fontes produzidas nos séculos XIX e XX tendiam a perpetuar esses estereótipos sobre os homens envolvidos no árduo trabalho marítimo. Em Itajaí, uma leitura superficial dos processos criminais dessa época poderia levar um leitor desavisado a concordar com esses rótulos atribuídos a essa categoria. Os marítimos parecem ser descritos como desorganizados, violentos, ébrios e entregues à própria sorte. No entanto, aceitar essas ideias sem as questionar seria cair nas armadilhas das fontes judiciais, que frequentemente reproduziam os estereótipos vigentes no imaginário social.

Ao interpelar essas concepções, não pretendo negá-las por si só, mas propor uma abordagem crítica e contextualizada. É importante relativizar e problematizar esses estigmas, reconhecendo-os como construções históricas. Assim, podemos levantar questões como: quais significados estão por trás desses estereótipos? Esses trabalhadores eram realmente indisciplinados? Como se relacionavam entre si? Respeitavam a hierarquia e as autoridades? Se não, por quê?

Nesse sentido, no presente capítulo, exploro aspectos da vida desses sujeitos no mar e em terra, a partir de histórias de homens que passaram pela vila de Itajaí ou viveram nela entre a segunda metade do século XIX e a primeira década do século XX, com a finalidade de compreender os diversos elementos, relações sociais e experiências que contribuíram para a formação de uma “cultura e identidade marítimas” próprias. Com base na análise das fontes e no diálogo com a historiografia do trabalho, parto do pressuposto de que tanto os marítimos quanto os portuários tinham consciência da importância de suas funções, compartilhavam expectativas e sabiam até onde capitães, autoridades públicas e membros das “classes superiores” poderiam interferir em suas vidas.

Vadios e beberrões?

No Atlântico, de norte a sul, as zonas portuárias eram vistas como lugares potencialmente perigosos porque, além da sua proximidade a tabernas, prostíbulos e ruelas, geralmente abrigavam “vadios e ociosos”, “gente obscura sem meios visíveis de subsistência”.¹⁸³ Isso fez com que a vadiagem se tornasse uma preocupação constante das autoridades e elites brasileiras no século XIX. Influenciados pelas transformações políticas europeias da época, esses membros das “classes dominantes” incorporaram a ideia de que o trabalho era o elemento fundamental para estabelecer a ordem na sociedade. Tal postura ocasionou uma repressão sistemática do ócio e da ausência de trabalho, além de fazer com que comerciantes, autoridades policiais, políticos e demais cidadãos ficassem sempre à espreita de desconhecidos, quase sempre membros das “classes perigosas”, como pejorativamente eram chamados aqueles categorizados de ociosos, vadios e desempregados.¹⁸⁴

Itajaí, ainda que fosse uma pequena vila litorânea, não se mostrou diferente. O repúdio ao não trabalho e, portanto, aos “vadios”, constava nas legislações municipais. A lei nº 606, de 30 de abril de 1868, que instituiu o código de posturas da cidade, com o intuito de resolver o “problema” da vadiagem, responsabilizava aqueles que, por quaisquer motivos, dessem algum tipo de assistência ou cobertura aos vadios e vagabundos. Vejamos dois desses artigos:

ARTIGO 36. Todo o vendeiro que consentir dentro do armazem, taberna, ou casa de quitanda vadios e escravos por mais tempo que o necessario para compra ou venda, ou consentir nas ditas casas de negocio e quitanda ajuntamento de vadios, ou quaesquer vozerias, será multado em 10\$000 réis [...]

ARTIGO 44. Ficam prohibidos os fandangos, gritarias ou altercações que perturbem a tranquillidade publica, não se consentindo n’elles tomar parte escravos ou vadios, sob pena de 10\$000 reis de multa, e 20\$000 nas reincidencias, ou de dous a quatro dias de prisão. [...].¹⁸⁵

Eram advertências semelhantes às feitas em outras localidades, dirigidas a pequenos comerciantes e demais profissionais, alertando-os sobre os riscos financeiros que correriam (especialmente as multas) caso prestassem auxílio a essas pessoas. Por essa razão, imagino que os olhos desses pequenos burgueses, bem como das autoridades, estavam quase sempre mirados nas adjacências do porto. A qualquer momento, em virtude de descuidos, “malfazejos” poderiam perturbar a tão sonhada ordem e a disciplina da cidade.

Em 8 de outubro de 1871, aconteceu algo nesse sentido. A ordem pública viu-se ameaçada por um sujeito anônimo que vagava pelas ruas da cidade. Isso fez com que o delegado

¹⁸³ Linebaugh e Rediker (2008, p. 194).

¹⁸⁴ Como mostram os estudos referentes as cidades de Rio de Janeiro, por Sidney Chalhoub (2012), Porto Alegre, por Beatriz Teixeira Weber (1992) e Salvador, por Walter Fraga Filho (1994).

¹⁸⁵ BRASIL. Lei n. 606, de 30 de abril de 1868. Approva o Codigo de Posturas, e artigos addicionaes propostas pela Câmara Municipal de Itajahy.

naquela ocasião, Pedro Lopes Mello, interviesse e o encaminhasse para a Delegacia de Polícia de Itajaí a fim de esclarecimentos. Lá, o delegado, receoso, perguntou ao desconhecido quem era. Ele disse então chamar-se José Francisco de Paula, de trinta e seis anos, solteiro, natural da Freguesia de Santo Antônio (Desterro) e filho de Antonio Francisco de Coelho e Maria Rita da Conceição. Não satisfeito, Mello queria saber o porquê de ele se encontrar em Itajaí “sem se empregar em algum meio de vida” andando nas ruas da cidade. E ele, surpreendendo, talvez, o delegado, respondeu afirmando que tinha profissão, era marítimo e não era desertor.¹⁸⁶ O marinheiro alegou ter vindo de Desterro, capital da província, na lancha mandada por Manoel Moreira da Silva, para onde tinha naufragado uma Galera Americana, mas que, em frente à freguesia da Penha, a dita lancha virara-se. De Paula e mais sete companheiros salvaram-se, morrendo apenas um deles. O delegado, talvez um pouco aliviado por não se tratar de um vadio, mas querendo fechar o caso, perguntou se, de fato, fosse marinheiro, em quais outras embarcações ele havia trabalhado. E José Francisco respondeu que, no patacho de José Ribeiro, chamado *Boa Sorte*, na sumaca *Espadorte*, de propriedade de Antonio Nunes e, quando praça, esteve a bordo da canhoneira *Araguary*, comandada pelo primeiro-tenente Cortez.

Apesar do temor causado aos moradores e principalmente à autoridade policial, José Francisco de Paula não era um “vadio”, como se imaginava.¹⁸⁷ O que não quer dizer que estivesse tão distante assim daqueles que, por vezes, eram considerados como tal. Ser marítimo era estar sob vigilância, sob o estigma que marcava o seu ofício, quais sejam, de homens grosseiros, desordeiros e insubordinados.¹⁸⁸

Um dos fatores que reforçaram essa visão redutora sobre os trabalhadores marítimos estava relacionado ao consumo, muitas vezes excessivo, de bebidas alcoólicas. A historiografia do trabalho marítimo, embora problematize o estereótipo desses trabalhadores – frequentemente retratados nas cidades portuárias como “beberrões –, também reconhece o papel significativo que a bebida desempenhava em suas vidas, isto é, “beber era uma parte central da liberdade do marinheiro em terra”. Por essa razão, era quase uma característica comum de qualquer cidade portuária atlântica a presença de tabernas e casas de bebidas nas proximidades dos trapiches e do cais.¹⁸⁹

Nos documentos consultados, pode-se dizer que foi encontrado um número significativo de casos arbitrados no judiciário local envolvendo o consumo demasiado de bebidas alcoólicas.

¹⁸⁶ CDMH. Fundo: judiciário, série: autos de pergunta, caixa: 08, ordem: 05, número: 183, ano: 1971, fls. 02v-03.

¹⁸⁷ *Idem*.

¹⁸⁸ Rodrigues (2005, p. 194).

¹⁸⁹ Gilje (2004, p. 7), Linebaugh e Rediker (2008), Leandro (2008) e Oliveira (2013).

Temos, por exemplo, a situação envolvendo o marinheiro Francisco Maria Rodrigues que, em virtude da embriaguez, em 29 de julho de 1866, tentava apunhalar com uma faca quem quer que fosse na casa comercial do imigrante alemão Nicolau Malburg, localizada nas proximidades do porto. O português Rodrigues, filho de Thomaz Ramos, na época do incidente, com 27 anos, era um jovem marinheiro que, tendo saído em “passeio com alguns companheiros, suscedeo que entrando em uma casa de bebidas d’esta Villa, ali elle [...] com aquelles companheiros insensivelmente beberão, resultando d’isto ficar elle [...] fôra de seo perfeito Juizo”. Com a embriaguez, vieram os atos violentos, mas que, segundo o próprio Ramos, constituíam-se de um “caso virgem”, visto que ele “nunca teve tal infelicidade”, e jamais “desrespeitou as Leis e as autoridades do paiz em seo perfeito Juizo”.¹⁹⁰

Outro caso parecido foi o do mestre carpinteiro da ribeira, Manoel Francisco Ferreira Touguinha, que foi parar no juízo local. Em 12 de fevereiro de 1868, Touguinha, cidadão português, mas residente na vila, pelas 19h mais ou menos, tomava “bebidas espirituosas” em companhia de José Rodrigues da Cunha, contramestre do *Patacho Nacional Alice*, José Antonio de Castro, capitão do mesmo patacho, e o comerciante Agostinho Antonio Pereira, no lugar denominado “estaleiro”. Enquanto bebiam e manuseavam uma rede de pesca, passou por ali Manoel Procópio de Araujo, jornalista, e pediu fogo para acender o seu cigarro. Touguinha, que já tinha divergências com Manoel Araujo por vê-lo roubando madeiras suas do estaleiro, chamou-o de “ladrão”. Em resposta, o jornalista Araujo insultou Manoel Francisco Ferreira Touguinha, chamando-o de “gallego pé de chumbo atrevido e malcriado”.¹⁹¹

Ora, alguém pode se perguntar: de que forma a bebida representava essa “liberdade em terra”? Não seriam apenas vícios adquiridos para enfrentar a pesada labuta diária? Na minha percepção, é um equívoco pensar que os marítimos bebiam por serem naturalmente inclinados ao alcoolismo. Na verdade, a bebida frequentemente servia como um meio de socialização, tanto com os companheiros de navio quanto com aqueles que não encontravam durante as longas jornadas no mar. Geralmente, esses momentos de consumo ocorriam após o término de uma viagem, quando recebiam seus pagamentos, que podiam equivaler ao salário de um mês ou até de um ano inteiro. Assim, o ato de beber representava uma expressão de autonomia e liberdade – ainda que limitadas –, valores profundamente desejados por esses homens do mar. Ao passo que, quando adotavam esse tipo de comportamento, desafiavam as expectativas impostas pelas autoridades e seus superiores.¹⁹²

¹⁹⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: autuação, caixa: 3, ordem: 9, número 83, ano: 1866, fls. 03v-04.

¹⁹¹ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 05, ordem: 05, número: 112, ano: 1868.

¹⁹² Oliveira (2013, p. 152-153, 220) e Gilje (2004, p. 11).

Mulheres e (a reprodução do) trabalho marítimo

Ao longo do tempo, pouco tem se falado na historiografia do trabalho marítimo sobre a relação desse campo de pesquisa com as mulheres. Até mesmo alguns autores chegaram a negar a existência do trabalho feminino a bordo, como fez Jaime Rodrigues. Para ele, ao se referir aos aspectos constituintes de uma cultura marítima, disse ser o gênero “o único fator de unidade cultural” e que as “profissões do mar eram uma parte exclusivamente masculina do mundo do trabalho ocidental”. Apesar de ter se inspirado nas obras de Marcus Rediker e Peter Linebaugh, Rodrigues não deve ter visto as menções que os dois historiadores anglófonos fizeram sobre o trabalho marítimo feminino, especialmente quando abordam a questão da pirataria no Atlântico Norte:

Que a pirataria não era exclusivamente dos homens foi provado por Anne Bonny e Mary Read, que de espada e pistola na mão mostraram que as mulheres podiam usufruir das muitas liberdades da vida pirata. Havia poucas mulheres a bordo de navios de qualquer espécie no século XVIII, mas elas eram numerosas o bastante para inspirar baladas sobre guerreiras vestidas de homem, que se tornaram populares entre os trabalhadores do Atlântico.¹⁹³

Mais recentemente, Diego Schibelinski, ao questionar as observações feitas por Rodrigues, destacou que, além da atuação direta das mulheres nos setores do trabalho marítimo, como “pescadoras, canoeiras, jangadeiras e até marítimas”, faz-se necessário reconhecer que muitas mulheres – dos mais diversos segmentos, origens, cores, classes e estatutos – foram, de maneira direta ou indireta, envolvidas em diversas atividades relacionadas “à navegação, à pesca ou às comunidades portuárias em geral”.¹⁹⁴

Em Itajaí, a primeira menção feita ao trabalho marítimo feminino veio do historiador José Bento Rosa da Silva, no ano de 2005. No seu primeiro artigo acerca dos escravos-marinheiros na cidade, Silva alertava aos leitores: “não pensem que esta atividade era exclusividade dos escravos do sexo masculino. Registre uma parda de 21 anos de idade, filha da liberta Maria, do espólio da finada Cypriana Rosa Bittencourt, cuja profissão era marítima”.¹⁹⁵ Ainda que pusesse em questão a suposta ausência feminina na faina marítima, Silva não trouxe mais elementos acerca da vida dessa personagem. Fui, então, em busca do material citado, um inventário *post mortem*. Mas, infelizmente, a não ser aquilo que o próprio

¹⁹³ Linebaugh e Rediker (2008, p. 180).

¹⁹⁴ Schibelinski (2020, p. 232).

¹⁹⁵ Silva (2005, p. 1).

autor já havia escrito, não consegui localizar mais informações referentes a essa escravizada e sua proprietária em outras fontes. A propósito, uma das frustrações que tive ao ler os processos judiciais analisados nessa pesquisa reside neste ponto: não encontrar mulheres atuando diretamente nas proas dos navios ou mesmo nos trapiches do porto. Com isso, de forma alguma quero dizer que elas não existissem, como já refutado por alguns autores supracitados, quero dizer que, no âmbito das fontes, nenhuma dessas trabalhadoras passou pelo crivo do poder judiciário durante o recorte temporal estudado.

A partir daí, passei a me atentar para as outras mulheres que apareciam nas fontes sem, *a priori*, ter vínculos ou qualquer relação com o trabalho nos navios ou no porto. Isto é, as testemunhas, rés, vítimas e aquelas apenas citadas no decorrer dos processos. Foi então que algo me chamou a atenção. Havia, sim, mulheres relacionadas à orla portuária, mas não da forma como eu esperava, qual seja, labutando iguais aos marinheiros e demais homens do porto. Deparei-me com duas formas de participação feminina nesse mundo do trabalho. A primeira, menos expressivamente, encontrei mulheres proprietárias de marinheiros escravizados ao “ganho”, como era o caso da dona Anna Machado, proprietária do “crioulo” Domingos, de 18 anos, que, no ano de 1871, trabalhava na lancha baleeira de João Baptista Mauro.

Dona Anna Machado, assim como dona Cypriana Rosa Bittencourt, apresentada por José Bento Rosa da Silva, fazia parte de uma classe intermediária de mulheres no Atlântico que viviam do emprego de seus cativos nas mais diversas frentes do trabalho marítimo. Tanto das margens de cá do Atlântico, como dona Maria Benedita de Oliveira e dona Anna Joaquina Povos, proprietárias de um jovem carpinteiro da ribeira e de um oficial carpinteiro na Baía de Guanabara, respectivamente; quanto nas margens de lá, como a dona Rita Maria de Jesus, de Luanda (Angola), que possuía no meio do seu “plantel” de escravizados um número significativo trabalhando como pescadores.¹⁹⁶

O segundo ponto, em maior número que o anterior, são os processos relacionados a questões como defloramentos e prostituição. Tais processos, quando interrogados, revelam relações curiosas sobre o relacionamento que os marítimos tinham com as mais diferentes mulheres da cidade. O episódio do marinheiro Antônio Palumbo da Silva, de 22 anos, ilustra um comportamento comum entre jovens marítimos solteiros, isto é, de persuadir com seu charme e linguajar próprios da sua classe as moças “de família” e depois abandoná-las para seguir de volta a sua vida no mar. No ano de 1902, o marinheiro, filho natural do imigrante italiano Clarindo Palumbo e da parda livre Marcelina Rosa de Jesus, foi acusado de seduzir e

¹⁹⁶ Schibelinski (2020, p. 240).

deflorar a moça Amélia Francisca, prometendo-lhe casamento e recusando-se posteriormente a cumprir tal promessa.¹⁹⁷

Palumbo não era o primeiro a fazer isso, e tampouco foi o último. Outra situação anterior à dele foi a do marítimo Victor Ignacio no ano de 1905. O rapaz frequentava a casa da senhora Maria Izabel Porto, no Pontal, onde conheceu a filha dela, Alice, de 16 anos, e por quem a fez apaixonar. Em meio à troca de olhares e afetos, Ignacio, como era acusado, conseguiu “conquistar o ânimo de Alice”, o qual não perdeu tempo para satisfazer seus “desejos lúbricos”, como dizia a denúncia. E o mais agravante para a época: recusou “reparar o mal causado” que seria se casar com a moça. Victor Ignacio fugiu da cidade, deixando a jovem em uma situação de miséria e vulnerabilidade, que culminou em sua “queda na prostituição”, como apelava a acusação do réu.¹⁹⁸ Nesse sentido, tornar tais crimes públicos, ou seja, matéria do poder judiciário, representava, como disse Martha Abreu, uma “politização do cotidiano” em que os envolvidos prestavam contas à comunidade ou se posicionavam em relação aos valores compartilhados por ela.¹⁹⁹

Nem só das “moças bem-quistas” viviam os homens do mar. Onde quer que fosse, eles procuravam as praticantes da “profissão mais antiga do mundo”. No caso dessa pesquisa, descobri que algumas das fontes nos mostram situações de marinheiros de diferentes graus na hierarquia disputando as meretrizes da beira do cais. Foi desse jeito que Antonio José de Gouveia, capitão do *Brigue Octavio*, e Manoel Francisco, marinheiro do navio *Hortência*, entraram em conflito na virada do dia 18 para o dia 19 de abril de 1882. Naquela noite, o português Antônio, nas imediações do porto, procurava entre as “mulheres públicas” uma para se deleitar. O capitão do *Brigue Octavio*, que permanecia com sua embarcação atracada no rio Itajaí-Açu, escolheu, então, a Rosa Maria da Conceição, conhecida como Rosa Stuart – uma viúva de 29 anos – para “fornicar”. Feita a escolha, os dois se encaminham para a casa dela. No entanto, por volta das 22h30, algo tira a tranquilidade e interrompe a mulher e de seu cliente. O marinheiro Manoel Francisco Alves, acompanhado de outras pessoas, bate na porta da casa de Rosa e, sem obter resultado, começa a forçar a entrada na casa dela. Rosa, como receio, implora para que ele não invadisse, enquanto o capitão Antônio ameaça usar um revólver – apesar de estar desarmado – com a intenção de intimidar os baderneiros que vieram atrapalhar sua noite de “bel-prazer”.²⁰⁰

¹⁹⁷ CDMH. Fundo: Judiciário, Série: Autos Crime, Caixa: 25, Ordem: 20, Número: 617, ano: 1902.

¹⁹⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: autos crime, caixa: 25, ordem: 20, número: 617, ano: 1902; CDMH. Fundo: judiciário, série: autos crime, caixa: 27, ordem: 16, número: 33, ano: 1905, fl. 01.

¹⁹⁹ Abreu (2024, p. 378).

²⁰⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 27, número: 412; ano: 1882, fls. 04-05v.

Sabemos que a vida no mar, mesmo que fosse temporária, impunha ao marinheiro a convivência em uma sociedade predominantemente masculina. Era comum entre esses homens a ideia de que, ao desembarcarem, as mulheres atendessem prontamente às suas ordens, como esperava o português Manoel Francisco, marinheiro do navio *Hortência*, quando batera à porta de Rosa Stuart.²⁰¹ Mas, também, em alguns momentos, demonstravam atitudes de proteção em relação a elas. Um desses eventos envolveu o marinheiro João Fernandes, de 23 anos, natural da vila de Matosinhos, no Reino de Portugal, e tripulante do *Brigue Nacional São Jerônimo*. No ano de 1874, ele foi acusado de ferir gravemente três homens enquanto defendia a si e à meretriz com quem dividia a cama na noite do dia 3 para o dia 4 de setembro, a “costureira” Clarinda Maria Roza, de 20 anos. Após o ocorrido, o marinheiro foi levado à delegacia da cidade para ser inquirido pela autoridade judicial. Ao ser interrogado pelo juiz de paz em exercício, Dr. Luiz Fortunato Mendes, Fernandes alegou que

estando na caza de Clarinda de tal onde foi pernoitar deitou-se passadas oito horas da noite e quando foi depois da meia noite sentio gente a porta da caza batendo e declarando que davão dois mil reis para fazer café, declarando a dona da caza que não fazia, repetirão de fora que davão quatro mil reis para quatro xícaras de café e dizendo a dita moça que não queria empurarão a porta e ao abrir-se dirigirão a elle respondente injurias que a decência manda calar e dezafiarão a elle respondente para fora dizendo vem cá gallego pois as armas que temos são punhal, cacete e pedras em vista do que elle respondente sahio com a faca na mão que hé a propria que entregou a este Juizo e com ella ferio a trez [...] e não ferio aos outros porque correrão.²⁰²

O processo judicial, diferentemente do anterior, não faz referência à Clarinda como “uma mulher pública”. Clarinda era costureira. Possivelmente aqui foi uma forma de mascarar à sociedade local a sua verdadeira profissão, ou então talvez Clarinda fosse costureira de dia e prostituta à noite. Segundo o historiador José Bento Rosa da Silva, entre os jargões utilizados nos porões circulava a expressão “costurar para fora”, empregada como eufemismo entre os marinheiros e portuários para atividades relacionadas à prostituição.²⁰³ Algo comum encontrado em diversas cidades portuárias atlânticas, como Baltimore (Estados Unidos), onde mulheres pobres – quase sempre domésticas e costureiras – usavam a prostituição como uma medida provisória ou complementar à sua sobrevivência financeira.²⁰⁴

Seja como for, direta ou indiretamente, as mulheres estavam atreladas à orla portuária: nos casos das senhoras que alugavam seus escravizados para obter algum “ganho”, ou das

²⁰¹ Acerca das expectativas dos marinheiros em relação às mulheres, ver: Gilje (2004).

²⁰² CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 10, ordem: 17, número: 245, ano: 1874, fls. 12v-13.

²⁰³ Relato informal nos fornecido no momento da defesa desta dissertação de mestrado.

²⁰⁴ Rockmann (2009).

prostitutas que aguardavam os marinheiros com os bolsos cheios de dinheiro após uma longa viagem. Às suas maneiras, garantiam que a “engrenagem” do trabalho marítimo pudesse funcionar. Mesmo assim, reconheço que o campo necessita de investigações mais específicas que visem compreender mais densamente a atuação feminina dos espaços portuários e marítimos como investidoras, consumidoras ou transmissoras de “processos-ideológicos”.²⁰⁵

Soldadas: “o pão nosso de cada dia”

Se o gosto pela bebida e a atração pelas “Marias do cais” era algo corriqueiro entre os marítimos em terra, sabemos que esses momentos lhe custavam um preço a ser pago. Afinal, o que os atraía para a vida no mar não era somente o gosto pela liberdade que ela poderia oferecer, mas também a ambição por ganhar dinheiro.²⁰⁶ Isso nos leva a pensar: qual era o rendimento (soldada ou salário) desses trabalhadores a bordo? Era muito diferente dos trabalhadores da praticagem, por exemplo? Havia uma diferenciação remuneratória conforme o estatuto social? E em relação à hierarquia a bordo? Perguntas como essas são o que busco responder, baseado em dois casos abaixo, cujas histórias nos exprimem informações importantes sobre a remuneração dos trabalhadores marítimos. Estou me referindo ao do escravo-marinheiro Domingos, de propriedade de dona Anna Machado, já nossos conhecidos, de 1871; e o da tripulação do *Brigue Nacional Siqueira*, referente ao ano de 1878.

Antônio Pereira da Motta, um negociante natural de Portugal, chegou à Vila de Itajaí a bordo de uma lancha de propriedade de João Batista Mauro, no ano de 1871. Ele trouxe consigo um fardinho contendo roupas de propriedade de Eugênio V. Schendorff. Ao desembarcar, Motta fez questão de que sua bagagem e o fardo fossem descarregados na praça da matriz. Após alguns dias, Schendorff procurou seu fardo, que não estava na casa de Motta. Este, então, sugeriu que o fardo poderia estar na casa de Malburg, a quem era dirigido. Entretanto, Motta foi informado por João Maria da Veiga, ajudante no desembarque, que o escravizado Domingos, de dona Anna Machado, havia aberto e escondido-o em uma das inúmeras pilhas de madeiras que existiam na cidade, com a intenção de retornar para buscá-lo e vender os objetos que dentro do fardinho estavam. Com o desaparecimento, Motta tinha certeza de que o responsável pelo sumiço era o escravo-marinheiro, pois soube que ele comprou nesse mesmo íterim uma tarrafa, um corte de paletó, bem como trocou duas notas de 5\$000 réis.²⁰⁷

²⁰⁵ Pantoja (2004, p. 83).

²⁰⁶ Gilje (2004, p. 20).

²⁰⁷ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 08, ordem: 08, número: 187, ano: 1871, fls. 02-02v.

Acolhida a denúncia, Domingos, como reza o documento, passou a ser inquirido na delegacia pela autoridade ali presente após a nomeação de seu curador, Dr. Leopoldino José da Silveira.²⁰⁸ O jovem “crioulo” afirmou chamar-se Domingos, de 18 anos, profissão marinheiro e escravo de dona Anna Machado, desta vila. Admitiu que viajara na respectiva lancha como parte da tripulação e que se recordava de um fardinho embarcado na capital sob a guarda de Antônio Pereira da Motta, o queixoso. Pois, ao chegarem na vila, ele e João Maria da Veiga desembarcaram uma carga, incluindo amendoim e outros objetos. Contudo, Domingos não sabia se o fardo foi retirado do barco ou para onde foi levado naquele momento. Mas, dias depois, esteve na praia com Veiga e encontrou um embrulho escondido num buraco na pilha de madeira. Ao examinar superficialmente, notou que continha roupas. Sem mexer mais, colocou-o de volta no lugar e cobriu-o com uma tábua, deixando-o ali.²⁰⁹

O magistrado, não satisfeito com as respostas do réu, avançou nas perguntas. Queria saber de onde vieram as duas cédulas de cinco mil réis que o escravizado “ao ganho”²¹⁰ trocou na casa de Nicolau Tarant, o qual disse:

que eram de sua senhora que lhe mandou trocar. Perguntado de quem houve o dinheiro que comprou o paleta? Respondeu que era de sua senhora que lhe havia emprestado. Perguntado quanto recebeu em dinheiro do patrão da lancha pela sua soldada? Respondeu que **recebera aqui quatro mil e quinhentos reis em dinheiro, havendo o mesmo patrão pago uma matricula na capital com o que gastou gastou tres mil reis, perfazendo uma importancia de uma soldada e que os quatro mil e quinhentos reis entregou a sua senhora.** Perguntado mais, se comprou uma tarrafa? Respondeu que sim, **por sete mil réis, sem chumbo, a seu senhor moço, cuja quantia foi sua senhora quem lhe deu para comprar a dita tarrafa que trouxe da praia Brava.**²¹¹

Após o processo de investigação e os depoimentos das testemunhas – que, na sua maioria, corroboravam a versão do queixoso –, Motta decidiu não prosseguir com a acusação contra o escravo Domingos. Como resultado, o juiz encerrou o caso e Domingos foi posto em liberdade em 26 de abril de 1871. Essa desistência indica que, possivelmente, houve uma reconsideração da situação ou uma resolução amigável entre as partes envolvidas.

²⁰⁸ Os escravizados no Brasil tinham direito de ação, mas não podiam exercê-lo diretamente, necessitando de um curador para representá-los. De acordo com Paes (2019, p. 69) o curador poderia atuar como advogado do escravo ou nomear outra pessoa para essa função. Essa representação era um requisito legal para que os escravos pudessem participar de processos judiciais.

²⁰⁹ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 08, ordem: 08, número: 187, ano: 1871, fls. 05v-07v.

²¹⁰ Segundo Clóvis Moura (2004, p. 150) as expressões “escravo de ganho” ou “escravo ao ganho” referem-se aos cativos que exerciam atividades fora das propriedades de seus senhores. Esses escravos costumavam entregar regularmente uma quantia ao proprietário, além de, na maioria das vezes, arcar com o próprio sustento.

²¹¹ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 08, ordem: 08, número: 187, ano: 1871, fls. 05v-07v.

O processo-crime envolvendo o “crioulo” Domingos poderia ser lido por outras lentes, como a da criminalidade, da sua situação contratual – pois era escravo ao ganho –, ou mesmo da necessidade das matrículas pelos trabalhadores marítimos, como mostra o documento. Entretanto, o que chama a minha atenção agora, neste caso, é a soldada que o jovem “embarcação” afirmou receber, ou seja, 7\$500, dos quais 3\$000 foram usados para pagar sua matrícula em Desterro, na Capitania dos Portos, e o restante, 4\$500 deu para a sua proprietária, dona Anna Machado. Acredito que, por ser um valor relativamente baixo, o soldo recebido por Domingos não contemplava um mês todo de trabalho. Referia-se à viagem que o escravizado realizou, muito provavelmente menor do que o período de um mês.

O leitor mais curioso pode se perguntar: a soldada recebida por um marinheiro escravizado era a mesma daquela recebida por um marinheiro livre? Quanto recebiam os companheiros de viagem de Domingos? O documento não menciona o soldo recebido pelos outros membros da tripulação, por isso não conseguimos fazer esse balanço comparativo nessa situação. Mas, o segundo processo judicial no qual aparecem a remuneração dos membros da tripulação a bordo, do *Brigue Nacional Siqueira*, pode nos dar algumas pistas.

Procedente do Rio de Janeiro, com uma carga de 198 toneladas para a praça de Itajaí, o *Brigue Nacional Siqueira*, de propriedade de Manoel Martins Nogueira, desembarcou no porto da vila por volta do dia 20 de maio de 1878. Faziam parte da tripulação 10 pessoas, sendo 1 capitão, 1 contramestre e 8 marinheiros. Desses últimos, 4 eram escravizados, todos de propriedade de Antônio Vicente Haendchen, e 4 eram livres, conforme se constata no Quadro 6.

Quadro 6 – Lista de tripulantes do Brigue Nacional Siqueira, do Rio de Janeiro para Itajaí (1878)

Nº	Classes	Matrícula	Nomes	Nacionalidade	Naturalidade	Soldadas
1	Capitão	3837	Joaquim José dos Santos Rosa	Portugal	Porto	200\$
2	Contramestre	2162	Manoel Vitorino Silva	Brasil	Saco Grande	80\$
3	Marinheiro	3666	João Maria	Portugal	São Pedro	55\$
4	Marinheiro	11930	Manoel Silvestre Sebastião	Brasil	Barra Velha	55\$
5	Marinheiro	13111	Domingos Antonio Pereira	Brasil	Itajaí	55\$
6	Marinheiro	2095	Manoel, escravo de Antonio V. Haendchen	Congo	África	55\$
7	Marinheiro	2158	Pedro, escravo de Antonio V. Haendchen.	Brasil	Santa Catarina	55\$

8	Marinheiro	2159	Sérgio, escravo de Antonio V. Haendchen	Brasil	Santa Catarina	55\$
9	Marinheiro	2230	Silverio, escravo de Antonio V. Haendchen	Brasil	Porto Belo	55\$
10	Marinheiro	2230	Manoel José da Silva	Portugal	Porto	55\$

Fonte: adaptado pelo autor da lista original contida no CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de interrogação, caixa: 14, ordem: 16, número: 338, ano: 1878.

De acordo com a lista dos tripulantes da embarcação *Siqueira*, as soldadas mais altas eram a do capitão e do contramestre, 200\$000 e 85\$000 réis, respectivamente. Enquanto a dos demais marinheiros era de 55\$000 réis. Neste exemplo, verificamos que não existia diferença entre os soldos recebidos por marinheiros de estatutos sociais diversos. Tampouco a idade, que possivelmente representaria a experiência e habilidade a bordo, são fatores levados em conta pelos capitães na hora de remunerar os membros da sua tripulação. Afirmando isso porque a embarcação tinha trabalhadores de diferentes idades, como: Manoel José da Silva e o escravo Silverio, ambos de 32 anos; João Maria, de 43 anos; Domingos Antonio Pereira, de 26 anos; o escravizado Sérgio, de 19 anos; e o africano Manoel, de 40 anos. Todos, sem exceção, recebiam a mesma soldada.²¹²

Aí reside uma diferença entre a marinhagem brasileira e estadunidense. Nos EUA, segundo Paul Gilje, a experiência e habilidade dos marujos influenciavam seus salários, com novatos ganhando menos que marinheiros experientes. Embora ele mesmo afirme que essas diferenças salariais eram pequenas e podiam variar dependendo das condições dos portos visitados.²¹³ Por outro lado, a remuneração da marinhagem portuguesa, pelo menos a do século XVI, se assimilava à brasileira, ou seja, não distinguia a soldada paga a marinheiros livres daquela paga ao marinheiro escravo.²¹⁴ Segundo Diego Schibelinski, tratando-se no Brasil, a principal diferença entre a remuneração de marinheiros livres e escravizados estava no uso dos seus rendimentos. Os escravos destinavam a maior parte, ou a totalidade, de sua remuneração aos seus senhores.²¹⁵ Fato esse ilustrado no primeiro caso dessa seção, no qual o escravo-marinheiro Domingos, ao receber sua soldada e desembarcar no porto de Itajaí, deu toda sua remuneração para Anna Machado, sua senhora.

²¹² CDMH. Fundo: judiciário, série: auto de interrogação, caixa: 14, ordem: 16, número: 338, ano: 1878.

Pelas minhas contas, o africano Manoel, de propriedade de Antônio Vicente Haendchen, era um “africano livre”. Isto é, teria nascido por volta de 1838, após a institucionalização da lei 7 de novembro de 1831 que declarava livre todos os africanos desembarcados na costa brasileira após essa data. Sobre esse tema, ver: Mamigonian (2017).

²¹³ Gilje (2004, p. 21).

²¹⁴ Silva (2001, p. 66).

²¹⁵ Schibelinski (2020, p. 123).

Trabalhar a bordo, apesar de todas as intempéries e dificuldades, era ainda mais vantajoso financeiramente do que trabalhar para a Capitania dos Portos. Em 1865, treze anos antes da chegada do *Brigue Nacional Siqueira* em Itajaí, o salário do então prático Jacintho José dos Santos passava de 20\$000 para 30\$000 réis. Já em 1876, com a elevação da praticagem itajaense à esfera imperial, como discutido no capítulo anterior, o salário do primeiro prático ficou em 60\$000 réis, o segundo prático em 40\$000 réis, o dos remadores da catraia, 30\$000 e, por último, o vigia para a Atalaia com 25\$000 réis. Aparentemente, esses ficaram com a remuneração congelada até 1891, quando o primeiro prático da barra “pede que se augmentem os vencimentos do pessoal do serviço de praticagem”. Não encontrei nos jornais publicações referentes ao aumento salarial desses trabalhadores desde a instituição do regulamento de 1876.²¹⁶

Todavia, esse não era um caso exclusivo de Itajaí. Assim como na cidade investigada, em Paranaguá compensava mais aos marítimos trabalhar embarcados do que a serviço da Capitania dos Portos. A falta de estudos do “grande quadro” impede afirmar ser essa uma realidade brasileira. Espero que novas pesquisas façam esse balanço, analisando se de fato era mesmo uma característica da marinhagem nacional ou apenas a realidade de duas vilas litorâneas no sul do Brasil.²¹⁷

“Ninguém solta a mão de ninguém”: cooperação maruja dentro e fora dos navios

Uma das peculiaridades da identidade e cultura marítimas atlânticas reside nas redes de cooperação estabelecidas entre marinheiros nos espaços de trabalho, ou mesmo fora deles. Como uma forma de se protegerem e sobreviverem ao trabalho árduo que a vida no mar poderia oferecer, comumente os marítimos cooperavam entre si, protegendo uns aos outros de adversidades ou ainda combinando estratégias para ganhar dinheiro.

A situação de Pedro João Dias, ocorrida em 30 de agosto de 1879, expõe um episódio nesse sentido. Pedro João Dias, lavrador, casado, com 31 anos e residente na cidade, foi denunciado por agressão contra Manoel Gonçalves da Nova, contramestre do *Patacho Paquete Itajahy*.²¹⁸

²¹⁶ BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco**. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877. p. 52. BRASIL. **Relatorio do presidente da provincia de Santa Catharina o doutor Alexandre Rodrigues da Silva Chaves apresentado a Assembléa Legislativa Provincial na 2ª sessão da 12ª legislatura em o 1º de março de 1865**. Desterro: Typ. Catharinense, 1865. p. 53.

²¹⁷ Leandro (2003, p. 251). *Jornal do Comércio*, 04 de fevereiro de 1891, p. 01.

²¹⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 17, ordem: 01, número: 372, ano: 1880.

Era final da tarde daquele dia, próximo às 18h, quando Dias se dirigiu ao trapiche na Rua do Comércio (atual Rua Pedro Ferreira), onde o navio estava atracado, e tentou entrar a bordo. Seu objetivo era resolver uma desavença com o pardo Maurício, um marinheiro membro da tripulação daquela embarcação. Mas a sua intenção não foi concretizada. Dias foi rapidamente impedido pelo escravo-marinheiro Valentim, de cor preta, de 40 anos, natural de São Francisco e pertencente a José Pereira Liberato. Dissuadido de seguir adiante, o lavrador retirou-se, mas ainda resmungava pela localidade que “queria quebrar a cabeça de um marinheiro”, como disse ter escutado da boca dele o também escravo-marinheiro Raimundo, de propriedade de Joaquim de Castro Silva, natural da província do Rio de Janeiro, com 45 anos, solteiro e morador a bordo do *Patacho Borges I*.²¹⁹

Cerca de duas horas depois, já sob a penumbra da noite, Pedro Dias retornou ao trapiche para encontrar o pardo Maurício. Dessa vez, Manoel Gonçalves da Nova, o contramestre, foi quem impediu sua entrada. Enfurecido por ter seus planos frustrados, Pedro desafiou o contramestre a sair para o trapiche. As testemunhas relataram que Manoel desceu para confrontá-lo, e nesse momento Pedro pegou uma pedra e atirou contra a cabeça do contramestre, que ficou gravemente ferido. O ferimento causou intenso sangramento, dificultando que Manoel reagisse ou segurasse seu agressor. Após atingir a vítima, Pedro tentou fugir correndo pelo trapiche, mas, por infelicidade sua ou má sorte, tropeçou e caiu dentro do pântano na beira do rio.

A confusão chamou a atenção daqueles que estavam próximos ao trapiche na Rua do Comércio. Um dos que viram o murmurinho foi o soldado Maximiano João da França, do 17º Batalhão de Infantaria, que estava nas proximidades. O soldado, então, interveio e conseguiu detê-lo. Temendo represálias ou nova tentativa de fuga, Maximiano conduziu Pedro para a casa de comércio de Joaquim José da Silva, onde permaneceu sob custódia até a chegada da autoridade policial.

Pedro João Dias negou algumas das acusações, em especial a de ter carregado pedras nos bolsos. Apesar das provas e dos testemunhos que corroboravam sua responsabilidade no crime, o tribunal, após um longo processo, decidiu pela sua absolvição. Em 2 de dezembro de 1880, mais de um ano após os eventos daquela noite, o júri declarou Pedro João Dias inocente, e o juiz Bento Fernandes de Barros determinou que as custas do processo fossem pagas pela municipalidade.

²¹⁹ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 17, ordem: 01, número: 372, ano: 1880, fl. 17.

O processo-crime expõe uma cena de solidariedade e proteção dos marinheiros do *Patacho Paquete Itajahy* frente às ameaças do lavrador Dias. Mostrando que esses trabalhadores do mar não se articulavam apenas para se defender de seus capitães e superiores. Uniam-se para se defender, enquanto grupo, a qualquer ameaça que pudessem sofrer.

Equivoca-se quem pensa que a cooperação se dava somente nos navios. Os momentos de cooperação também aconteciam no espaço urbano, em terra. Um exemplo desses foi o roubo da casa comercial do alemão Marcos Konder, em 1882, orquestrado por uma “quadrilha de malfetores”: homens livres e escravizados ligados ao trabalho marítimo. Eram eles os escravizados-marinheiros Raimundo, já citado anteriormente, propriedade de Joaquim Castro e Silva, com idade próxima de 40 anos, solteiro, filiação desconhecida, natural de Mangaratiba, Rio de Janeiro e Fernando, que pertencia a Lourenço Joaquim Pinto, marítimo a bordo do *Patacho Villa Flores*, filho de Francisca, natural de Itapocorói e com 44 anos; eram marítimos livres, Lino José da Silva, alcunha “Lino Tião”, apelido dado por sua mulher e conhecido assim pelos seus companheiros, filho de Antônio José da Silva, de 44 anos, casado, natural de São João da Foz do Porto, Reino de Portugal, mas residente há 23 anos em Itajaí; Francisco José de Souza, conhecido por “Cotiudiba”, de 34 anos, solteiro, natural do Sergipe, filho de José Joaquim de Souza; e por fim, Manoel Antonio Teixeira, cognome “Pouca Roupá”, de 33 anos, casado, natural da Vila do Conde, Reino de Portugal, filho de Manoel Antonio Teixeira e residente há 2 anos em Itajaí.²²⁰

Na noite de 3 para 4 do mês de agosto daquele ano, antes das duas horas da madrugada, o comerciante Marcos Konder teve seu armazém, com frente localizada na Rua Municipal (atual Rua Lauro Müller), assaltado, sendo roubadas diversas mercadorias. “Pouca Roupá” e “Cotiudiba” arrombaram o portão dos fundos do quintal, que dá acesso à Rua Pedro II (atual Rua XV de Novembro). Os assaltantes, ambos marítimos, forçaram as portas da cozinha e, utilizando um instrumento qualquer, removeram as chapas das dobradiças e quebraram os espigões delas, conforme consta no auto de corpo de delito juntado ao processo-crime analisado.²²¹

Entre as mercadorias roubadas estavam “dois saccos cheios de fazendas” com “córtes de chita”, “peças de algodão americana” e “fitas”. Além dos tecidos, os marinheiros levaram também uma “lata de gaz”. Executado o roubo, foi a vez dos escravos-marinheiros entrarem em ação. Raimundo e Fernando carregaram as mercadorias roubadas da casa Konder e transportaram para a casa de Bernardino Francisco dos Santos e “Lino Fião”, onde parte do

²²⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 19, ordem: 09, número: 425, ano: 1883.

²²¹ *Idem*.

saque foi escondido pela esposa de Lino, Maria Rosa do Espírito Santo, até que seu marido pudesse dar fim aos objetos roubados.²²²

A denúncia foi acolhida pela justiça e o então juiz interino, Dr. João de Souza Marinho interrogou os réus e as testemunhas em 9 de agosto de 1882. Por serem muito longos, não repetirei aqui os depoimentos de todos os envolvidos, mas apenas que, enquanto os réus negaram a versão da promotoria, para as testemunhas estava muito claro que os executores do roubo da casa de Marcos Konder eram Manoel Antonio Teixeira (Pouca roupa) e Francisco José de Souza (Cotiudiba), juntamente com os cúmplices Lino e os escravizados Raimundo e Fernando.

O saque do armazém do Konder elucida o caráter cooperativo existente dentro da marinhagem. Malgrado os réus não labutassem no mesmo navio naquela época, conheciam-se por compartilhar os trapiches do porto de Itajaí. Eram audaciosos e tinham interesses em comum, porque roubar de Marcos Konder, rico imigrante alemão estabelecido na cidade, era também uma forma de desafiar o poder econômico local e, em última instância, sobreviver. Aliás, no Atlântico existia uma espécie de costume de marinheiros complementarem a sua renda através da venda de artigos de quitanda ou de outros pequenos objetos que não ocupassem muito espaço nos navios. Essa “economia popular” abrangia sobretudo mercadorias roubadas, talvez por isso, em vários outros processos marinheiros são acusados de furtarem outros bens móveis.²²³

O roubo dos finos tecidos e a lata de gás da casa Konder era uma ação muito bem orquestrada de ganhar dinheiro e sobrevivência, mas que, por infelicidade dos seus executores, caiu nas malhas do poder judiciário. Afinal, não seriam poucos “homens de bem e de bens” e abastadas senhoras que poderiam comprar as finas fazendas desses marinheiros pelo litoral brasileiro.

Indisciplinados, desregrados & insubordinados

Indisciplinados, desregrados e insubordinados. Esses são três adjetivos quase sempre atrelados aos trabalhadores marítimos e portuários no imaginário social. Na série documental pesquisada, vários foram os processos lidos que apresentaram uma face transgressora desses sujeitos históricos, sendo eles caracterizados por conflitos envolvendo marinheiros de um mesmo navio ou de embarcações diferentes; momentos de tensão entre capitães e marinheiros;

²²² *Idem.*

²²³ Oliveira (2013, p. 158-159).

discussões e agressão entre os mais variados personagens. Enfim, os documentos retratam momentos de desentendimentos, apreensões, disputas e contestações, mas que de forma alguma devem ser vistos com banalidade. Como bem escreveu a historiadora Emília Viotti da Costa:

Crises são momentos de verdade. Elas trazem à luz os conflitos que na vida diária permanecem ocultos sob as regras e rotinas do protocolo social, por trás de gestos que as pessoas fazem automaticamente, sem pensar em seus significados e finalidades. Nesses momentos expõem-se as contradições existentes por trás da retórica de hegemonia, consenso e harmonia social.²²⁴

Nada mais justo do que os ler nas suas entrelinhas e de maneira articulada. Mas qual o significado do capitão que enfrenta uma autoridade burocrática, ou ainda daquele marinheiro renitente que não respeita seu comandante?

Corroborando Costa, percebo nesses “momentos de verdade”, isto é, de crises e conflitos, situações de “conflitos verticais” e “conflitos horizontais”. Isto é, os que ocorrem entre indivíduos posicionados em diferentes níveis da hierarquia naval, como entre marujos e seus oficiais superiores, ou mesmo entre marinheiros e autoridades públicas; e aqueles que aconteceram dentro do próprio grau de hierarquia, da própria marinhagem.²²⁵

Um exemplo de conflito vertical foi o que ocorreu com o marítimo português Miguel Carline, em 06 de junho de 1872. Carline, solteiro, natural da Vila do Conde, era filho de José Martins Marcello e tinha 29 anos quando foi preso por insubordinação na vila de Itajaí a pedido do capitão do *Brigue Nacional São Jerônimo*, do qual Carline era tripulante, e do capataz do porto, Antonio Joze Bastos. O marinheiro português achava injusta a sua prisão, tendo em vista que apenas exigia que o capitão do navio cumprisse com as suas obrigações, qual seja, de fornecer o “jantar” no horário correto. Ao ser questionado sobre o porquê de ser preso, Carline respondeu:

Que no sábado passado depois de fazer o serviço de bordo que nesse dia principalmente descarregar lastro de areia, **sendo as quatro horas da tarde pediu ele jantar por quanto desde o meio dia que devia ter tido segundo o regulamento do navio, porém o comandante lhe disse que naquele dia o jantar era as quatro horas e que no outro imediato seria as seis**, ao que ele interrogado **respondeu que não podia trabalhar sem comer o que sendo servido pelo capitão mandou que se calasse**, nesta ocasião então ele respondente **lhe disse que não era escravo e sim livre que por conseguinte ele capitão não lhe podia mandar calar**, o capitão então lhe disse que se assim não lhe servia se pusesse em terra o que ele de feito fez, depois de lhe pedir seus papéis e bagagem que até esta data não lhe foi entregue e que chegando em terra foi então preso por duas praças de policiais as quatro horas da tarde a ordem do delegado de polícia do termo.²²⁶

²²⁴ Costa (1998, p. 13-14).

²²⁵ Oliveira (2013, p. 229).

²²⁶ CDMH. Fundo: judiciário, série: habeas corpus, caixa: 09, ordem: 06, número: 209, ano: 1872, fls. 07v-08.

Carline era analfabeto, não sabia ler e escrever, mas era esperto. Sabia que o seu capitão tinha obrigações, principalmente após uma longa e exaustiva jornada de trabalho descarregando lastro de areia – material usado para manter a estabilidade da embarcação. O marinheiro lusitano também reconhecia as chagas da escravidão, por isso quis ser tratado como um homem livre, não admitindo que seu capitão o mandasse calar a boca. Possivelmente ele já havia compartilhado o convés de um navio com tripulantes escravizados e talvez já tivesse visto cenas de abusos físicos e psicológicos sofridos por marinheiros-escravos, grupo mais vitimado dentro da hierarquia naval.²²⁷ E mais, o marítimo Miguel considerava também a sua prisão em terra uma represália, visto não haver cometido crime, e tampouco existia uma ordem de prisão formal, conforme exigido por lei. O seu advogado, Dr. Augusto Affonso Vianna requereu ao juiz de direito uma ordem de *habeas corpus*, argumentando a ilegalidade da prisão, já que Miguel foi detido por mais de 24 horas sem justificativa clara e sem que os procedimentos legais fossem seguidos. O pedido foi acolhido pelo juiz Vicente Cirilo Marinho, que declarou a ilegalidade da prisão e concedeu o *habeas corpus*, ordenando a libertação de Miguel Carline.²²⁸

Esse foi um revés para o capitão do brigue e para o capataz do porto. O primeiro, ao ser enfrentado por um membro hierarquicamente inferior, que não aceitou calado o descumprimento do regulamento do navio e as ofensas verbais recebidas. Enquanto o segundo, o capataz do porto, a alguém que aparentemente poderia mandar prender qualquer um que perturbasse a ordem pública da zona portuária, teve seu “ilimitado” poder questionado com a ordem de soltura do marinheiro português.

Nem todos os atos considerados desrespeitosos ou de insubordinação cometidos por marinheiros eram referentes a capitães. Alguns deles dizem respeito a divergências com autoridades públicas locais ou mesmo pessoas de categorias profissionais diversas.

Em 1873, o *Brigue Nacional São Jerônimo* voltava a ser palco de um novo conflito. Dessa vez, envolvia Joaquim José Rodrigues, o capitão da embarcação, e Firmino Zuzarte de Freitas, guarda da coletoria responsável por fiscalizar o carregamento do navio na cidade de Itajaí. O promotor público da comarca de Itajaí, Leopoldino José da Silveira, recebeu uma queixa formal contra Joaquim José Rodrigues. O capitão foi acusado de ter insultado verbalmente o guarda Firmino Zuzarte de Freitas enquanto este realizava suas funções oficiais no embarque de madeiras no respectivo brigue. Segundo Firmino, o capitão o privou de dar-lhe

²²⁷ Oliveira (2013, p. 231).

²²⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: habeas corpus, caixa: 09, ordem: 06, número: 209, ano: 1872.

alimentação e água a bordo. Joaquim, por sua vez, negou ter proferido insultos e argumentou que Firmino estava agindo de maneira abusiva e arbitrária, tentando provocar conflitos para prejudicá-lo. O capitão também insinuou que a denúncia tinha motivações políticas, sendo parte de uma perseguição orquestrada pelo coletor de rendas José Maurício Lopes da Silva, com quem ele já teria desavenças anteriores. Por infelicidade, o processo não é conclusivo, pois está incompleto. Mas, apesar de ter negado, o capitão teria dado a ordem para o contramestre, proibindo-o de dar comida e bebida para Firmino Zuzarte de Freitas. Afinal de contas, ele era subordinado a seu desafeto, José Maurício Lopes da Silva, coletor de rendas de Itajaí, que havia denunciado, seja lá por qual razão, à Alfândega da Corte.²²⁹

Engana-se quem pensa que os desentendimentos não se davam dentro da própria classe dos marinheiros. Havia, sim, “conflitos horizontais”, quais sejam, aquelas rixas, discussões, inimizades e brigas dentro da própria “classe” maruja. Uma dessas alterações aconteceu na vila em 16 de setembro de 1862, envolvendo os marítimos: Chrispim Antonio de Oliveira, casado, filho de Antonio Francisco da Rosa, com 34 anos e natural do Itapocu; e o escravizado de Joaquim de Castro Silva, cujo nome também era Joaquim, igual ao do seu senhor, de estado civil solteiro, natural da Costa da África e com 60 anos de idade.²³⁰

Na noite daquele dia, próximo às 20h, próximo à casa de Manuel José Martins, onde Joaquim residia, Chrispim, armado com um pedaço de pau, emboscou Joaquim e desferiu golpes que resultaram em ferimentos graves, incluindo a provável cegueira do olho direito e a incapacidade de trabalho por mais de um mês, conforme descrito no auto de corpo de delito. Joaquim era um “escravo ao ganho” da faina marítima, tal qual outro já mencionado aqui nesse texto, Domingos, de propriedade de dona Anna Machado. E, por ser já idoso, provavelmente possuía uma experiência longa pelos mares. Mas qual seria o motivo pelo qual Chrispim, com quase metade da idade de Joaquim, agrediu-o? O documento é curto e não dá muitos detalhes, a não ser o próprio testemunho do velho africano, que disse ter-se desentendido anteriormente enquanto trabalhavam juntos a bordo de uma sumaca no Rio de Janeiro. Naquela época, Joaquim disse que Crispim havia prometido agredi-lo, e essa ameaça se concretizou na noite em questão.²³¹

Pelo que se depreende do processo, ambos não trabalhavam mais juntos quando ocorreu o ato violento, mas compartilharam anteriormente uma longa jornada de trabalho numa mesma embarcação. Algo diferente daquela que ocorreu cerca de 12 anos antes em Itajaí. Refiro-me ao

²²⁹ CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 10, ordem: 15, número: 234, ano: 1873.

²³⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 20, número: 405, ano: 1882.

²³¹ *Idem*.

caso do americano Ricardo Eduardo, cozinheiro da tripulação do *Patacho Nacional Fidelidade*, acusado de agressão física e insubordinação, conforme a denúncia feita pelo capitão do navio e transcrita abaixo:

Ilmo Snr

Participa a VS^a que preendi a ordem do Ilmo Snr Delegado de Policia, em flagrante delicto a Ricardo Eduardo, cuzinheiro da tripulação do navio de meo commando, pelo crime de offenças phÿzicas e insubordinação, aquellas praticadas no marinheiro Antonio Pinto, e estas as minhas ordens; assim como, que conduzindo eu propria o dicto cozinheiro para entregar na cadê, no bote fui por elle aggreddido tentando reincidir no delicto praticado a bordo. As offenças forão bofetadas empregadas no dicto marinheiro, e a mim insultos e injurias não só abordo como no bote. Compreendo VS^a que este delicto deve ser ponido para equilibrio da subordinação.

Dando este parte a VS^a é para que a envie a respectiva autoridade, para proceder na forma da lei; no que fará VS^a serviço a marinha mercante.

Deos guarde a VS^a

Bordo do Patacho N. Fidelidade fundeado neste porto de Itajahÿ 30 de Novembro de 1870

Ernesto Augusto de Bustamante

Capataz do Porto,

Jose Luis da Rocha.²³²

Ricardo Eduardo, que era casado, filho de José Eduardo, com 23 anos, naturalizado americano, porém nascido em São Salvador (capital da província da Bahia), não concordava com a denúncia feita pelo seu superior. Na verdade, ele dizia não ser o criminoso. Ao contrário, “procurou defender-se dos máos tratos”, como, por exemplo, das vezes em que o capitão “amaral-o como porco”. E, após as inquiries, o juiz Pedro Lopes de Mello decidiu despronunciar o acusado, considerando que não houve provas suficientes para sustentar as acusações de crimes puníveis. O caso foi encerrado com a determinação de que Ricardo Eduardo fosse liberto, caso já não estivesse preso, e que a municipalidade arcasse com as custas do processo.

O processo-crime do cozinheiro Ricardo Eduardo ilustra bem a face hostil do disciplinamento dentro da marinha mercante. Primeiro, por conta da forma como trataram o cozinheiro, amarrando-o igual a um animal. Segundo, por prendê-lo sem qualquer motivo plausível, tornando o convés numa espécie de tribunal paralelo. Se a vida no mar poderia ser sinônimo de liberdade para alguns, para outros, era um espaço em que estavam subjugados a “leis próprias” – quase sempre não escritas – e ao poder quase sempre tirano dos capitães e comandantes de navios.²³³ A disciplina, portanto, fazia parte da “luta de classes” a bordo. E

²³² CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 06, ordem: 12, número: 150, ano: 1870, fl. 03.

²³³ Nascimento (2002), Barreiro (2007) e Oliveira (2013).

quanto mais eram espremidos os homens hierarquicamente inferiores, mais se articulavam, mostrando-nos que tinham noções políticas claras e sabiam o que queriam para si.

Todos os fatores, quais sejam, o estereótipo dos marinheiros, o gosto pela bebida – que significava uma espécie de liberdade –, a relação com as mulheres, especialmente as “Marias do cais”, o trabalho remunerado – e sua complementação com a venda de mercadorias, por vezes, roubadas –, a resistência face aos superiores e autoridades burocráticas e a cooperação entre a marujada contribuíram para a construção de uma identidade e cultura marítimas local e, ao mesmo tempo, atlântica. Haja vista as inúmeras similaridades entre o que foi encontrado nas fontes analisadas com outros do mundo Atlântico.

É claro que há diferenças e – por vezes gritantes – entre os sujeitos aqui estudados. Mas, reiterando o que disse Thompson, “a identidade social de muitos trabalhadores mostra também uma certa ambiguidade. É possível perceber no mesmo indivíduo identidades que se alternam, uma deferente, a outra rebelde”.²³⁴ O que os une ou faz compartilhar uma mesma identidade e cultura de classe está na participação do mesmo mundo do trabalho, nas experiências comuns em terra e a bordo, e no entendimento claro de que eram parte de uma mesma engrenagem de exploração e opressão comum.

No capítulo seguinte, veremos como as primeiras associações operárias itajaienses da primeira década do século XX representam o “resultado” desse conjunto de experiências. Além de entidades mutualistas, uma delas, num tempo em que o sindicalismo ainda era incipiente no Brasil, representava o interesse de classe dos trabalhadores do porto, sobretudo dos estivadores.

²³⁴ Thompson (1998, p. 20).

5. TRANSFORMAÇÕES NO “MUNDO DO TRABALHO” PORTUÁRIO: AS ASSOCIAÇÕES OPERÁRIAS EM ITAJAÍ NA PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XX

No Brasil, o associativismo e mutualismo se tornaram relevantes no século XIX, especialmente após 1880, devido ao enfraquecimento do sistema escravista, ao incentivo à imigração, ao crescimento do abolicionismo, às mudanças no mercado de trabalho, à expansão das cidades e à instauração da República. Esse contexto estimulou a criação de diversos grupos com interesses comuns e novas pautas políticas e sociais. Entre os trabalhadores, muitas sociedades e associações mutualistas, além da assistência previdenciária ou recreativa, passaram a atuar como uma espécie de sindicatos, lutando por melhores condições de trabalho e proteção dos trabalhadores.²³⁵

Hoje, no cenário historiográfico brasileiro, existe uma gama de pesquisas voltadas ao associativismo e mutualismo operário. Entre elas, existem algumas destinadas ao associativismo dos trabalhadores portuários. Nesse sentido, posso citar a da historiadora Maria Cecília Velasco e Cruz, sobre a *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café*, no Rio de Janeiro. Fundada em 1904, essa entidade reunia, entre seus membros, africanos e afrodescendentes que haviam compartilhado a experiência do cativeiro no século anterior, mas também trabalhadores de outras nacionalidades, fruto da imigração europeia em curso nesse período histórico. A partir do caso dessa sociedade, a autora analisa a greve de 1906 no porto do Rio de Janeiro, motivada por baixos salários e tarifas injustas, e conclui que houve a influência das tradições reivindicativas afro-brasileiras nessa entidade, mesmo num cenário pós-emancipação.²³⁶

Posteriormente, a pesquisadora Erika Arantes, fortemente influenciada pelos trabalhos de Cruz, deu continuidade às investigações sobre o Rio de Janeiro. Em seus estudos de mestrado e, mais tarde, no doutorado, Arantes dedicou-se à análise dos conflitos sociais relacionados à *União dos Operários Estivadores*, uma associação de destaque formada no início do século XX no porto da então capital federal. A autora demonstra que tal organização emergiu no contexto da chamada “greve geral” de 1903, com o propósito de defender coletivamente os direitos dos estivadores, regulamentar as condições de trabalho e promover uma gestão mais equitativa da força de trabalho portuária. No entanto, a *União* enfrentou diversos desafios, sendo o mais significativo, segundo a pesquisadora, a rivalidade com a *Sociedade Regeneradora e*

²³⁵ Cord e Batalha (2014).

²³⁶ Cruz (2000; 2006).

Beneficente dos Estivadores. Essa tensão se expressava sobretudo na disputa pela exclusividade na gestão da mão de obra e na representação dos interesses dos estivadores.²³⁷

Mais recentemente, outra pesquisa que trata dos estivadores é sobre Recife durante a transição do século XIX para o século XX. De acordo com o historiador Maxuel de França Lima, a fundação da *Sociedade União Beneficente dos Estivadores*, em 1891, no Recife, representou uma estratégia consciente de auto-organização dos trabalhadores portuários diante de um contexto marcado pela exclusão social, repressão policial e ausência de políticas públicas no pós-abolição. Composta majoritariamente por homens negros e pobres, essa categoria profissional viu na associação uma forma de consolidar sua cidadania, garantir direitos mínimos e enfrentar as adversidades do mundo do trabalho. Apesar de ser, em sua origem, uma organização mutualista, ela não apenas oferecia assistência em casos de doença, acidentes ou morte, como também promovia o “levantamento moral, intelectual e material da classe”, valorizando o trabalho como elemento central de pertencimento social. Ao mesmo tempo, incorporava elementos culturais e institucionais herdados de irmandades religiosas, associações de ofício e das lutas do período escravista.²³⁸

Assim como o Rio de Janeiro, Recife e outras cidades do litoral brasileiro, Itajaí também teve sociedades de trabalhadores formadas no contexto do início do século passado. A primeira entidade operária a ser criada na cidade foi a *Sociedade Operária Beneficente Itajahyense* (SOBI), fundada em 1902, que reunia entre seus membros trabalhadores de diversas categorias profissionais, como carpinteiros, pedreiros, tipógrafos, curtidores, comerciantes, estivadores, entre outros. A SOBI era uma associação *policlassista*, isto é, agremiada por pessoas de diferentes ramos profissionais. Portanto, não atuava de maneira combativa frente às condições de trabalho e aos patrões. Funcionava como um espaço de sociabilidade, incentivador da cultura e do lazer entre os diversos trabalhadores que a integravam e, principalmente, atuava como um fundo de socorro.

A hegemonia da SOBI, no entanto, durou pouco tempo. Três anos mais tarde, em 1905, ocorre uma cisão no cenário associativo local com a criação de uma nova entidade: a *Sociedade Beneficente XV de Novembro*. Diferente da SOBI, voltada principalmente à beneficência e ao amparo social, a *XV de Novembro* surgiu em Itajaí com um caráter mais combativo, direcionado à defesa dos trabalhadores do porto, à luta por melhores condições de trabalho, ao enfrentamento dos empregadores e à regulamentação das atividades na orla portuária. Essa nova

²³⁷ Arantes (2005; 2010).

²³⁸ Lima (2021).

sociedade, conhecida como *XV de Novembro*, contou entre seus associados com antigos escravizados da região.

Dessa forma, podemos nos perguntar: como surgiram essas associações? De que maneira elas atendiam às necessidades dos seus sócios, sobretudo os vinculados à atividade marítimo-portuária? Quais eram as diretrizes que regulamentavam o trabalho no porto? Como a *XV de Novembro* representava os associados frente aos patrões? Quem eram os associados e os membros diretores dessas sociedades? A partir da análise de estatutos, fotografias, notícias de jornais e entrevistas orais, respondo a essas perguntas.

Nas páginas a seguir, o leitor encontrará uma história social da formação das associações operárias em Itajaí na primeira década do século XX e a transformação das relações de trabalho no porto dessa cidade.

Os primeiros passos da organização de classe: a Sociedade Operária Beneficente Itajahyense

Em 1902, Itajaí contava com aproximadamente 10 mil habitantes.²³⁹ Na época, a Comissão de Melhoramento do Porto de Santa Catarina estudava a zona portuária para aprimorar as condições da barra do rio Itajaí-Açu, viabilizando o acesso de grandes vapores aos trapiches da cidade. A madeira, extraída do Vale do Itajaí, era a principal mercadoria movimentada na zona portuária, atividade cuja importância foi registrada nas lembranças de um dos primeiros memorialistas da cidade.²⁴⁰ De acordo com Marcos Konder, nas margens do rio

[...] amontoavam-se pilhas de madeiras, pois quase todo o taboado vinha em balsas pelo rio [...]. As pilhas começavam no porto do Coronel Antônio Pereira Liberato [...] e iam rio abaixo até o trapiche Konder, tendo de permeio os trapiches de João Bauer, Nicolau Malburg Júnior e Guilherme Asseburg. A madeira era toda comprada e exportada pelas firmas de Itajaí.²⁴¹

Embora escrito em 1949, o relato remetia à intensa atividade madeireira nas proximidades do porto entre o final do século XIX e o início do século XX. Um cartão-postal de 1907 ilustra o que seria uma “cena” comum nessa região da cidade. Trata-se de uma imagem tirada da *Fábrica Asseburg*, cujo proprietário era filho de Guilherme Asseburg, aquele mencionado pelo memorialista local acima.

²³⁹ Flores (1979, p. 63).

²⁴⁰ Goularti Filho (2013, p. 63).

²⁴¹ Konder (1949, p. 160).

Figura 6 – Cartão-postal com vista da serraria a vapor Asseburg em 1907



Fonte: Autor desconhecido. **Fábrica Asseburg**. Itajaí, 1907. Acervo: CDMH.

Desconheço a autoria do registro fotográfico da fábrica acima retratada. Mas posso ao menos especular sobre a sua intencionalidade. O objetivo, a meu ver, era retratar a grandeza da indústria madeireira local e o desenvolvimento econômico pujante dessa crescente cidade litorânea. Fica claro no postal que o holofote é a fábrica, mas o que me chama a atenção é o fato de ela revelar um momento de trabalho. Na margem inferior da fotografia, dá para visualizar uma canoa no rio Itajaí-Açu e um homem, aparentemente negro, possivelmente um carregador ou estivador. Se, por um lado, a primeira década do século XX em Itajaí vai ser a da modernização, do crescimento e da acumulação de riquezas. Por outro lado, será o período de organização dos trabalhadores, sobretudo daqueles ligados à labuta portuária.

Fundada em 23 de março de 1902 na cidade, a SOBI contou com a participação de 53 associados. Entre os primeiros membros dirigentes estavam João da Cruz e Silva, Romão Julião, João Jacob Heusi Sobrinho, João Anselmo Teixeira, Moyses Zeferino Lopes, José dos Santos Castro e Francisco Olegário dos Santos. Eram eles homens com certo prestígio social: João da Cruz e Silva, por exemplo, conhecido como “Mestre Janja”, e dirigente inicial da sociedade, foi o redator do primeiro jornal local, intitulado *Itajahy*, em 1884; enquanto João Jacob Heusi

Sobrinho, por exemplo, havia ocupado as funções de comissário e delegado de polícia durante esse período.²⁴²

Ora, não seria contraditória a participação de uma autoridade policial numa entidade operária? Sabemos que a força policial era a principal arma de repressão dos trabalhadores, sindicatos e mesmo das sociedades mutualistas no período da Primeira República no Brasil.²⁴³ A presença de um delegado de polícia não seria um modo de cercear a atuação da entidade? Num primeiro momento, talvez parecesse que sim. Agora, sob outro ângulo, poderia significar o contrário. João Jacob Heusi Sobrinho, além do posto policial, transitava por outros setores da sociedade itajaiense. Ele também foi membro do Clube de Atiradores da cidade e sócio-bibliotecário do *Grêmio Três de Maio*, espaço ocupado pelos “homens de letras” do município.²⁴⁴ Quiçá a participação do delegado Heusi representasse uma espécie de proteção para a atuação da SOBI, dado ser uma “personalidade pública” dentro de Itajaí. Nesse contexto, a historiografia aponta casos semelhantes em que associações ou sociedades mutualistas costumavam eleger personalidades influentes ou políticos para atuarem como padrinhos ou representantes públicos, garantindo assim maior reconhecimento e legitimidade local. Um desses casos é o do *Grêmio Instrutivo e Beneficente dos Empregados no Comércio* e da *Congregação Marítimos e Pescadores*, de Florianópolis, que mantinham nos primeiros anos do século passado, entre os associados, o político Heitor Blum, baseado na premissa de que ele era agente de companhias de navegação.²⁴⁵ Outro exemplo eram as próprias agremiações formadas por “homens de cor”, tal qual o *Centro Cívico e Recreativo José Boiteux*, também em Florianópolis, que, na década de 1920 carregava o nome de um político branco, membro da elite catarinense.²⁴⁶

Acredito que a presença do delegado Heusi facilitasse, de certa forma, a atuação da SOBI. Até porque, em vários dos eventos organizados pela entidade nos seus primeiros anos, ele fazia parte da mesa dirigente. Um desses eventos ocorreu em 13 de julho de 1912. Os membros da mesa diretora, incluindo o delegado, juntaram-se aos demais associados no largo da Igreja Matriz, na Rua Municipal, para prestigiar a missa dedicada à bênção do estandarte da Sociedade Operária. Embora a entidade tenha sido fundada meses antes, aquela ocasião marcou sua primeira apresentação pública. Nada mais apropriado do que a missa de domingo para

²⁴² Rosa (2017).

²⁴³ A respeito da repressão policial a sindicatos e mutuais no começo do século XX, ver: Mattos (2004) e Furlanetto (2007).

²⁴⁴ *Republica*, 10 de outubro de 1895, p. 02.

²⁴⁵ Leuchtenberger (2009, p. 133-134).

²⁴⁶ Garcia e Nogueira (2022, p. 45).

apresentar à população e às autoridades a mais nova organização de trabalhadores da cidade. O estandarte trazia o lema “Fé, Esperança e Caridade”, acompanhado de uma cruz, uma âncora e um coração, bordados em seda colorida e dispostos em um monograma no centro da bandeira de cetim branco. Embora a sociedade operária definia-se como uma instituição laica.²⁴⁷

Infelizmente não tive acesso às atas da associação, que, muito provavelmente, sequer existem atualmente. No entanto, por meio dos periódicos da época, é possível acompanhar as notícias divulgadas sobre essa sociedade de auxílio mútuo itajaiense. Como era comum entre as instituições mutualistas, a SOBI operava essencialmente como um fundo previdenciário. Cabia à entidade, então, “auxiliar pecuniariamente os seus associados no caso de enfermidade, invalidez e amparar as famílias pelo falecimento dos chefes, fornecendo ou concorrendo com o funeral”. Todavia, para ingressar, os associados deveriam arcar com o pagamento de uma “joia” – uma taxa de adesão de valor elevado – além de uma contribuição mensal, ambas estipuladas em seu estatuto.²⁴⁸

Nos primeiros anos da sociedade, até 1905, ela esteve sob a presidência ininterrupta de João da Cruz e Silva. Era ele, então, quem assinava os balancetes e demais informes da SOBI publicados nos jornais de Itajaí. Os relatórios da entidade mostram um certo equilíbrio no número de associados nos seus primeiros anos. Dos 53 sócios, no ano de sua fundação, matricularam-se 96 até 1905. Debitavam-se 2 que haviam falecido, 9 que saíram da sociedade, 23 que foram excluídos por falta de pagamento das mensalidades, resultando em 59 membros ativos.²⁴⁹

Os primórdios da SOBI não foram fáceis. O primeiro relatório oficial da entidade saiu somente no ano de 1905, o que mostra um certo descompasso da equipe dirigente frente ao que previam as diretrizes da sociedade. Neste documento, ao descrever a situação da entidade, o presidente João da Cruz e Silva parece responder a um certo “adversário”. Disse o dirigente:

Muitas têm sido as dificuldades que se me depararam no desempenho de minhas funções, mas a todas, com o vosso auxilio pude vencer com honra, proveito e gloria para a causa que defendemos. Bem que assim o confirmem os factos não falando nas questões que, por sentimentos inconfessaveis, se têm agitada no seio desta sociedade, algumas das quaes movidas por elementos estranhos a ella e que têm servido, quando mais não seja, para inquietal-a - quero comtudo mais uma vez recommendar-vos união e solidariedade de vistas na defeza, sustentação e aperfeiçoamento de obra que hoje nos é dado cordar, iniciando-se a beneficencia social [...].²⁵⁰

²⁴⁷ *O Dia*, 23 de julho de 1902, p. 03.

²⁴⁸ Castellucci (2014, p. 48).

²⁴⁹ *Novidades*, 09 de abril de 1905, p. 02-03.

²⁵⁰ *Novidades*, 09 de abril de 1905, p. 02-03.

Conquanto não fique claro a quem o presidente estivesse se dirigindo, podemos perceber que ele e a sociedade operária tinham desafetos. Seja como for, o certo é que a arrecadação da entidade viu-se diminuindo nos três primeiros anos. No ano de fundação, a SOBI arrecadou 1:034\$646, enquanto obteve 949\$053 no segundo e arrecadou 770\$467 no terceiro ano. Mesmo com o orçamento diminuindo, a entidade cumpria uma série de atribuições.²⁵¹ A principal função da SOBI estava no pagamento de auxílio aos sócios enfermos, a exemplo do sócio Gabriel Chrispim d'Oliveira Junior, que, por estar enfermo, recebeu a quantia de 5\$000 para o seu tratamento em 1904, conforme publicado num jornal da cidade.²⁵²

Ao lado do auxílio para os enfermos, observei que fazia parte das atribuições da entidade o empréstimo de dinheiro a juros aos seus sócios. Numa época em que o sistema financeiro era ainda precário em Itajaí, seus membros recorriam ao caixa da sociedade para angariar recursos. Este foi o caso do artista Domicio Gonçalves Tabalippa, que emprestou da entidade o valor de 100\$000, comprometendo-se a pagar juros mensais de 1%. Mas ele não foi o único; o sócio João Anselmo Teixeira também aparece tomando empréstimo de 500\$000 da entidade, a mesma taxa de juros de Tabalippa.²⁵³ Malgrado não constem as razões dos empréstimos, pode-se supor que serviam para o pagamento de outras dívidas, compra de imóveis ou mesmo para montar os seus próprios negócios. Rafael Almeida Cruz mostra que, com frequência, as associações mutualistas no Rio de Janeiro, no final do século XIX, expandiam suas atividades para atuar como cooperativas de compra, produção e comercialização. Os recursos acumulados por essas instituições eram também utilizados para adquirir meios de produção, visando estabelecer empreendimentos próprios.²⁵⁴

Além de fornecer suporte financeiro aos seus associados, a SOBI também tinha a responsabilidade de promover momentos de lazer. Como destaca a historiadora Cláudia Viscardi, o mutualismo ia além da assistência. Desempenhava um papel fundamental na construção de laços sociais e culturais. Os sócios dessas associações não eram atraídos apenas pelos benefícios financeiros, mas também pela identificação com os valores, práticas, rituais e festividades promovidos por essas organizações. Diante da escassez de opções de lazer, as celebrações organizadas pelas associações mutualistas tornavam-se espaços essenciais para o convívio social, fortalecendo os vínculos entre os membros. Nessas ocasiões, os laços

²⁵¹ *Novidades*, 09 de abril de 1905, p. 02-03.

²⁵² *Novidades*, 17 de julho de 1904, p. 03.

²⁵³ *Novidades*, 17 de julho de 1904, p. 03; *Novidades*, 16 de outubro de 1904, p. 04.

²⁵⁴ Cruz (2015, p. 15).

comunitários eram renovados, eventuais conflitos eram apaziguados e diferenças significativas eram conciliadas, reforçando o sentimento de pertencimento e solidariedade dentro do grupo.²⁵⁵

Em 1904, a SOBI contratou um espetáculo dramático aos seus associados, oferecido pelo teatro amador *Estrella do Oriente*.²⁵⁶ A entidade também organizava ou participava com sua diretoria e sócios de festas e momentos cívicos, tais quais o desfile de 7 de setembro, em alusão à independência do Brasil de Portugal, e a comemoração do Dia do Trabalho (1º de Maio).²⁵⁷ Sobre este último, aliás, todos os operários eram chamados a participar, “sem distinção de classe”, mesmo que não fossem associados, como infere-se da nota publicada em jornal, no ano de 1909:

CONVITE AOS OPERÁRIOS
Festa do Trabalho – 1 de MAIO

Para comemorar esta grandiosa data, consagrada a festa do trabalho, à Sociedade Operária Beneficente Itajahyense, convida sem distinção de classe, a todos operários desta cidade, a comparecerem no 1º de Maio, às 9 horas da manhã, no edifício social, afim de incorporados, percorrerem as principais ruas acompanhados da banda musical, seguindo logo após até a fábrica de cerveja do Sr. Alois Kormann, onde realizar-se-a um sumptuoso convescote [...]²⁵⁸

Em 1903, um ano após a sua fundação, instituiu-se na cidade a *Sociedade 13 de Maio*, que aglutinava “homens de cor” itajaienses, conforme notícia publicada no periódico *O Arauto*:

Fundou-se nesta cidade mais uma sociedade com o título “13 de Maio”. A sua directoria ficou assim composta: Presidente, Alvaro M. dos Passos; thesoureiro, Sebastião L. Pereira; 1º secretario, Christiano R. Vieira; 2º dito, Juvenal E. de Jesus. Procuradores: Leobino J. Ramos e Alfredo E. de Jesus.²⁵⁹

Em razão da ausência de fontes primárias acerca dessa sociedade negra, pouca coisa podemos extrair, a não ser as esparsas notícias publicadas nos periódicos da cidade. Da mesma forma que outras entidades negras no pós-abolição, a *13 de Maio* desempenhou um papel na busca pelo reconhecimento da população afrodescendente local, fossem elas beneficiadas ou não pela abolição da escravidão. Uma de suas contribuições mais inusitadas, a meu ver, foi o financiamento da canalização de água para a Igreja Matriz, o que talvez revele uma certa ligação com esse templo religioso. Não nos esqueçamos de que as associações, e mesmo as mutuais, refletiam algumas semelhanças das antigas confrarias e irmandades religiosas. Além disso, a

²⁵⁵ Viscardi (2014, p. 195).

²⁵⁶ *Novidades*, 09 de abril de 1905, p. 02-03

²⁵⁷ *Novidades*, 11 de setembro de 1904, p. 01; *Novidades*, 09 de abril de 1905, p. 02-03.

²⁵⁸ *O Pharol*, Itajaí, 30 de abril de 1909, p. 03.

²⁵⁹ *O Arauto*, 19 de julho de 1903, p. 02.

sociedade promovia regularmente celebrações cívicas e culturais para marcar o 13 de Maio, organizando marchas, bailes e sessões solenes, eventos que reuniam autoridades e representantes de outras instituições locais.²⁶⁰

Embora ambas as sociedades, a *Operária Beneficente Itajahyense* e a *13 de Maio*, tenham desempenhado um papel relevante, nenhuma delas era composta exclusivamente por trabalhadores de um mesmo grupo profissional. Tratava-se de organizações *policlassistas* que não previam em seus estatutos a defesa direta dos direitos laborais nem a regulamentação de ofícios e espaços de trabalho. No caso específico da SOBI, se, por um lado, oferecia aos seus membros suporte em momentos de enfermidade, necessidade financeira ou acesso a crédito, por outro, não atuava como uma entidade de representação frente aos empregadores. Essa lacuna era especialmente sentida por trabalhadores mais vulneráveis às oscilações do mercado de trabalho, como os estivadores e demais empregados nos trapiches da cidade. Em resposta a essa demanda, a classe portuária uniu-se e formou, em 1906, a *Sociedade Beneficente XV de Novembro*.²⁶¹

Da necessidade, nasce a Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906)

Ao longo da década de 1900, a SOBI e a *13 de Maio* parecem ter perdido força gradativamente. Essa conclusão se baseia na diminuição das menções a essas entidades nos jornais da época. No caso da SOBI, excetuando-se eventos comemorativos, as poucas referências que restam tratam principalmente da cobrança de mensalidades em atraso por parte dos associados. É provável que essa perda de relevância esteja relacionada à migração dos trabalhadores, especialmente aqueles ligados à atividade portuária, para a recém-criada *Sociedade Beneficente XV de Novembro*, que gradualmente se consolidou como a principal organização dessa categoria profissional nas duas primeiras décadas do século passado.²⁶²

Ao recorrer à memória e à tradição oral dos descendentes dos antigos portuários que atuavam no início do século XX no porto de Itajaí, encontrei informações reveladoras. Entre algumas entrevistas salvaguardadas no arquivo histórico da cidade, está a de Vilna Correa

²⁶⁰ *Novidades*, 30 de abril de 1905, p. 02; *Novidades*, 07 de maio de 1905, p. 01; *Novidades*, 20 de maio de 1906, p. 01.

²⁶¹ Neste contexto da virada de 1905 para 1906, Itajaí viu ocorrer o episódio do vapor *Panther*, que ganhou repercussão devido aos conflitos envolvendo a tripulação estrangeira, as autoridades locais e os trabalhadores portuários. O navio, de bandeira alemã, esteve diversas vezes atracado no porto da cidade, ocasião em que se registraram desentendimentos relacionados ao recrutamento de mão de obra, questões disciplinares internas e tensões ligadas às condições de trabalho a bordo. Sobre este assunto, ver: Silva (2010).

²⁶² A partir da década de 1920, outras entidades ligadas ao trabalho no porto se formaram. Entre elas, está a Sociedade Beneficente dos Estivadores (1922).

Pretti, filha do estivador Joaquim Lopes Correa. Vilna, ao se referir ao modo de contratação dos trabalhadores do porto no começo do século XX, disse que: “naquele tempo [...] era estivador quem era bem pobre. Era a classe mais pobre. [...] eles ganhavam pouco, porque eles iam trabalhar e chamavam só os escolhidos, os preferidos, os apadrinhados dos empresários. Naquele tempo era os Bauer, Malburg [...]”.²⁶³

Já Maria Leocádia Pereira, filha de Pedro Antônio Fayal, também um dos trabalhadores da estiva itajaiense, ao retratar a trajetória de seu pai, corrobora o que fora dito no depoimento anterior. Nas suas palavras:

Eu conheci meu pai carregando madeira. [...] Carregando madeira nas costas, foi que conheci meu pai, no porto Bauer, no porto do Felipe Reiser, onde hoje fica a Praça do Gonzaga. [...] Ele começou a vida carregando madeira e assim ele morreu. [...] aí ele falava que se precisava de uma Sociedade, porque o trabalho no porto era tudo assim à vontade. Os patrões tiravam gente, botavam gente, quando eles queriam. Eles escolhiam os trabalhadores para trabalhar. Então meu pai achou que aquilo estava errado. Então ele chamou os amigos Bernardino Neves, Sebastião Lucas Pereira, Artur Raulino, [e] o preto Constantino disse: vou fundar uma Sociedade. E eles concordaram.²⁶⁴

Os depoimentos das duas senhoras permitem vislumbrar as condições de trabalho em Itajaí no começo do século passado. Observa-se que os trabalhadores portuários enfrentavam não apenas a instabilidade do mercado, mas também a dependência das decisões arbitrárias de seus empregadores. Realidade essa que não se restringia apenas ao contexto local, mas fazia parte de um fenômeno global. Conforme Githay, desde a segunda metade do século XIX, a maioria dos portos ao redor do mundo implementou políticas de contratação que levaram à consolidação de um sistema de trabalho ocasional, criado como resposta dos empregadores às constantes oscilações na movimentação de mercadorias.²⁶⁵

Guardadas as devidas proporções, o sistema de contratação dos trabalhadores da orla portuária em Itajaí era semelhante ao do Rio de Janeiro e de outros lugares do mundo, conhecido como sistema de “parede”, ou “trabalho avulso”. Inspirado nos modelos inglês (*free-call*) e americano (*shape-up*), esse sistema funcionava da seguinte maneira: próximo à chegada de uma embarcação no porto, para carregar ou descarregar, vários homens se reuniam na “parede”, um local onde os interessados se apresentavam para concorrer por uma vaga nas equipes que

²⁶³ CDMH. Entrevista com Vilna Correa Pretti, concedida a José Bento Rosa da Silva, em Navegantes, no dia 07 de março de 1997.

²⁶⁴ CDMH. Entrevista com Maria Leocádia Pereira, concedida a Edison D’Ávila, em Santos, no dia 18 de janeiro de 1992.

²⁶⁵ Githay (1992, p. 105).

realizariam o trabalho da estiva.²⁶⁶ Aqueles que desejavam trabalhar levantavam a mão. E ficava a critério dos capatazes ou responsáveis das empresas que intermediavam a mão de obra a seleção dos trabalhadores. Esse sistema, como consequência, levou à manutenção de um exército permanente de reserva nos trapiches ou cais dos portos durante a segunda metade do século XIX e boa parte do século XX.²⁶⁷ Diante desse cenário, a fundação de uma sociedade mutualista voltada à proteção desses trabalhadores em Itajaí surgiu como uma estratégia de resistência e organização frente às adversidades impostas pelas relações laborais da época.

A *Sociedade Beneficente XV de Novembro* foi fundada em 15 de novembro de 1906 com a intenção de representar aqueles ocupados “nos trabalhos de praça, portos, cargas e descargas de navios”. Contemplava os seus objetivos: definir horários de trabalho e salários; prever assistência financeira aos associados em caso de enfermidade temporária; conceder pensões para sócios incapacitados e apoio financeiro às famílias no momento de falecimento; e contribuir para as despesas funerárias dos membros. Estavam entre a primeira mesa diretora, os fundadores: Pedro Antonio Pereira (Fayal), no cargo de presidente; Hermelino F. dos Santos, vice-presidente; Manoel Antonio Souza, 1º secretário; Antônio Alberto de Oliveira, tesoureiro; Sebastião Lucas Pereira, 1º procurador; Manoel Olinas da Silva, 2º procurador; Bento Jose de Amaral, 3º procurador; e João Francisco Leite, 4º procurador.²⁶⁸

Em seu estatuto, afirmava ser uma “associação composta de illimitado numero de socios, sem distincção de nacionalidade e crenças religiosas”. Isso não era raro de se observar, mesmo entre organizações de caráter mutualista, recreativo ou sindical, como a *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café* do Rio de Janeiro. Conforme aponta Cruz, o estatuto dessa sociedade, datado de 1905, adotava como lema “um por todos, e todos por um” e tinha entre seus objetivos promover “a união de todos os trabalhadores”, independentemente de nacionalidade, cor ou religião. Mesmo inseridos em um contexto social fortemente marcado por divisões raciais, esses trabalhadores buscavam construir uma organização de classe que evitasse distinções e hierarquias baseadas na origem étnica ou na cor da pele – ainda que tensões raciais e étnicas fizessem parte da história dessa entidade.²⁶⁹

²⁶⁶ A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café conquistou o sistema “closed shop” durante a primeira década do século XX. Isto é, o sistema “closed shop” dava aos sindicatos o controle sobre a contratação dos trabalhadores, assegurando prioridade total aos sindicalizados e dificultando o acesso dos não filiados ao emprego. Ver: Arantes (2010, p. 64).

²⁶⁷ Arantes (2010, p. 40).

²⁶⁸ *O Pharol*, 02 de outubro de 1908, p. 03.

²⁶⁹ *O Pharol*, 18 de setembro de 1908, p. 06. Cruz (2006, p. 194) e Siqueira (2009, p. 281).

Numa fotografia de 1906, pode-se conhecer os sócios fundadores da segunda sociedade beneficente de Itajaí. Além dos oito membros da primeira diretoria, há outras quatro pessoas que aparecem na foto abaixo.

Figura 7 – Sócios fundadores da Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906)



Fonte: Autor desconhecido, Itajaí, 1906. Acervo: CDMH.

A partir da imagem, é possível constatar que, entre os sócios fundadores, havia indivíduos de distintas origens étnicas, incluindo um ex-escravizado. O primeiro homem à esquerda, sentado, é Silvério Joaquim Ramos, popularmente conhecido como “Tio Silvério”. Ele figura entre os poucos fundadores que experimentaram, em vida, os horrores da escravidão.²⁷⁰ Não por acaso, é o único flagrado na fotografia descalço – uma condição historicamente associada ao cativo, cujo propósito era evidenciar, de forma incontestável, o estigma social do escravizado. Notavelmente, esse traço simbólico de subalternidade permaneceu presente, ao menos neste caso, quase duas décadas após a abolição da escravidão.²⁷¹

²⁷⁰ Silva (2004).

²⁷¹ Alencastro (2019, p. 61).

O homem em pé, posicionado no vão da cortina, é muito provavelmente Sebastião Lucas Pereira, descendente de pessoas escravizadas. Figura de destaque, não apenas atuou como o primeiro procurador da *Sociedade XV de Novembro*, como também desempenhou a função de tesoureiro na diretoria inaugural da Sociedade 13 de Maio, conforme anteriormente mencionado.²⁷² Outra fotografia registrou o momento de celebração alusiva à fundação da sociedade, provavelmente tirada no mesmo dia em que a anterior.

Figura 8 – Fundação da Sociedade Beneficente XV de Novembro (1906)



Fonte: Autor desconhecido, Itajaí, 1906. Acervo: CDMH.

A fotografia, como todo documento, quando interrogada, nos revela fatos instigantes. A partir dela, dá para perceber que havia, sim, uma expressiva representação negra dentro da entidade. Ainda que a *XV de Novembro* se apresentasse como uma entidade inter-racial ou multiétnica, isso não significa que as relações de classe e raça fossem tão “harmoniosas” quanto sugeria seu estatuto. As memórias de Maria Leocádia resgatam os tempos dos bailes promovidos pela sociedade e ilustram essas tensões. Segundo ela, “no baile dos pretos, branco

²⁷² Ver seção anterior.

não entrava. Não podia chegar na janela... Quando os brancos faziam baile, os pretos não chegavam na janela, nem para espiar, para ver dançar”.²⁷³ Apesar dos conflitos étnicos, ou mesmo do racismo, como retratado pela entrevistada, esses homens, brancos e negros, conviviam na *XV de Novembro*, pois compartilhavam interesses de classe em comum.

Mas quem poderia entrar na XV de Novembro? Quais eram os requisitos necessários para ser um sócio dessa agremiação? Mediante a leitura do estatuto da entidade, que fora publicado em partes através do periódico *O Pharol*, conseguimos identificar alguns requisitos: ser maior de 18 anos e menor de 60 anos; gozar de boa saúde e ter bons costumes; estar no gozo de seus direitos civis. Qualquer um dos sócios poderia fazer uma indicação de futuros membros para entrar na sociedade, de modo verbal ou escrito, desde que o indicado cumprisse os requisitos anteriormente citados.²⁷⁴ De certa forma, esses critérios filtravam as pessoas que poderiam adentrar na sociedade, ao mesmo tempo que definia o perfil dos associados. No entanto, considero os requisitos da *XV de Novembro* menos rigorosos do que aqueles encontrados nas sociedades recreativas paulistas, os quais Uassyr Siqueira investigou. Por mais parecidos que fossem, e em alguns momentos se confundissem, os clubes recreativos e as mutuais eram instituições com objetivos diferentes.²⁷⁵ A primeira tinha o foco em propiciar momentos de lazer e diversão aos seus associados; já a segunda fundamentava-se na noção de assistência previdenciária e socorros.

O artigo 8º do estatuto da *Sociedade Beneficente XV de Novembro* estabelecia três categorias de sócios: fundadores, que participaram das sessões preparatórias da instalação da sociedade; efetivos, admitidos conforme as normas dos estatutos; e remidos, que, sendo fundadores ou efetivos, contribuíram por 15 anos sem receber auxílio financeiro (ou devolveram o que receberam), ou que ingressarem nessa categoria mediante o pagamento único de 300\$000 (trezentos mil réis) aos cofres sociais da mutual.²⁷⁶ E, para entrar, não bastava o interesse ou vontade dos trabalhadores em participar da sociedade. Era preciso cumprir alguns deveres, como: contribuir com uma joia de 2\$000 (dois mil réis) no momento da admissão e com 500 réis mensalmente; acompanhar os funerais dos demais sócios; e comunicar à Diretoria em caso de enfermidade e falta de recursos, para que fossem tomadas as providências necessárias. A mensalidade e a joia eram as fontes de rendimentos que sustentavam o funcionamento da sociedade e de seus benefícios assistenciais. Estar em dia com a *XV de*

²⁷³ CDMH. Entrevista com Maria Leocádia Pereira, concedida a Edison D’Ávila, em Santos, no dia 18 de janeiro de 1992.

²⁷⁴ *O Pharol*, 18 de setembro de 1908, p. 06.

²⁷⁵ Siqueira (2009, p. 281).

²⁷⁶ *O Pharol*, 18 de setembro de 1908, p. 06.

Novembro era fundamental para aqueles que quisessem gozar dos benefícios oferecidos pela entidade; caso contrário, perderiam “a qualidade e os direitos de socios, sem que lhes seja licito reclamar, sejam quaes forem suas categorias”.²⁷⁷

Em que consistiam, concretamente, os benefícios proporcionados? Segundo o estatuto da sociedade, em caso de doença temporária, o associado fazia jus a uma ajuda diária de 1\$000 (mil réis), limitada ao montante de 60\$000 (sessenta mil réis), valor cuja restituição era exigida pelo mesmo documento. Observa-se ainda a existência de benefícios progressivos vinculados ao tempo de contribuição: transcorridos seis meses de filiação efetiva, sua família passava a ter direito à quantia de 15\$000 (quinze mil réis) para despesas funerárias no eventual falecimento do titular; com dezoito meses, o sócio poderia pleitear uma pensão mensal de 10\$000 (dez mil réis) caso fosse acometido por doença crônica ou acidente que o inabilitasse para o trabalho. Após quatro anos de contribuição, assegurava-se o direito de deixar uma pensão mensal de igual valor à esposa, ou, em sua ausência, aos filhos menores de quatorze anos. Benefícios esses também assegurados por outras instituições brasileiras no mesmo período, tal qual a *Sociedade Beneficente de Práticos*, de Manaus, que garantia socorro ao “sócio que cair em indigência, a viúva e os órfãos do que vier a falecer nessas condições”, conforme demonstrado por Paião.²⁷⁸

Importa notar que, segundo os preceitos morais vigentes da época, o homem era considerado o provedor do lar. O regulamento, portanto, é filho de seu tempo. Com o falecimento do sócio, o benefício que a família tinha direito era repassado pela instituição à viúva ou aos seus filhos, se ela contraísse novo casamento ou tivesse conduta tida como desonrosa, sendo progressivamente cessada à medida que os beneficiários atingissem a idade-limite, com redistribuição proporcional entre os mais jovens. Longe de ser uma exceção, a *XV de Novembro* fazia parte de um conjunto mais amplo de entidades que estabeleciam esse critério às viúvas em seu estatuto, como a *Montepio dos Artistas*, de Salvador, ou mesmo a *Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Côrte*, do Rio de Janeiro.²⁷⁹

A regulamentação do trabalho no porto

Durante o alvorecer da república, uma expressiva parte das sociedades mutualistas configurou-se como espaços privilegiados de construção e legitimação das identidades da classe trabalhadora. Todavia, mais do que simples associações de auxílio mútuo, tais entidades

²⁷⁷ *O Pharol*, 18 de setembro de 1908, p. 06.

²⁷⁸ Paião (2019, p. 20).

²⁷⁹ Reis (2016, p. 47) e Cruz (2015, p. 72).

passaram a desempenhar funções que, posteriormente, seriam atribuídas aos sindicatos, notadamente no que se refere à regulamentação da jornada laboral e à mediação das relações de trabalho.²⁸⁰

A *XV de Novembro* foi uma delas. Em seu estatuto, no capítulo XII, das “disposições regulamentares”, estabelecia-se uma jornada diária de trabalho de 9 horas e 30 minutos, com horários ajustados conforme a época do ano. Entre 1º de abril e 30 de setembro, o expediente iniciaria às 6h30 e terminaria às 17h30, com dois intervalos: um de 30 minutos para o café da manhã, às 8h, e outro de 1 hora para o almoço, ao meio-dia. Já no período de 1º de outubro a 31 de março, o trabalho começaria às 6h e terminaria às 17h30, com um intervalo de 30 minutos para o café da manhã e 1h30 para o almoço.²⁸¹

Não encontrei se, de fato, a jornada de trabalho foi respeitada, da forma como previa o documento. Contudo, a ausência de questionamentos ou denúncias nos jornais durante a primeira década do século passado me leva a crer que sim. Cabe destacar que a jornada estipulada pela sociedade era, inclusive, inferior àquela praticada no mesmo período na capital da República. Como demonstra Cruz, foi somente por meio da greve de 1906 que trabalhadores de trapiches e carregadores de café no Rio de Janeiro conquistaram a jornada de dez horas diárias.²⁸² Outro fator interessante é que a entidade se mostrava atenta ao calor intenso do verão. Nessa época do ano, os trabalhadores começavam suas atividades mais cedo, aproveitando as temperaturas mais amenas da manhã. Em compensação, o horário de almoço era estendido, permitindo que retornassem ao trabalho um pouco mais tarde, evitando assim a exposição ao sol forte do meio-dia.

O estatuto previa também a permissão para que os trabalhadores pudessem trabalhar fora dos horários estabelecidos, desde que houvesse pagamento adicional. Quanto à remuneração para dias úteis, foram definidos os seguintes valores: para serviços realizados em terra: 3\$000 (três mil réis) por dia, com acréscimo de 300 réis por hora extra; enquanto para serviços de estiva realizados a bordo: 4\$000 (quatro mil réis) por dia, com 400 réis adicionais por hora extra. Isso nos mostra que o trabalho de carga e descarga nos navios era mais bem remunerado do que aquele realizado em terra. E, caso os portuários quisessem labutar nos domingos, feriados religiosos e no período noturno, poderiam, desde que lhes fossem pagos os salários em dobro.²⁸³

²⁸⁰ Batalha e Cord (2014, p. 17) e Castellucci (2014, p. 62).

²⁸¹ *O Pharol*, 02 de outubro de 1908, p. 03.

²⁸² Cruz (2006, p. 195).

²⁸³ *O Pharol*, 02 de outubro de 1908, p. 03.



Fruto da instabilidade que historicamente marcou a vida laboral dos trabalhadores portuários, a *Sociedade Beneficente XV de Novembro* nasceu como resposta coletiva às incertezas que permeavam o cotidiano da estiva em Itajaí. Até então, o acesso ao trabalho era mediado por práticas “clientelistas”, nas quais apenas os bem-relacionados com os patrões – os chamados apadrinhados – eram contratados, enquanto os demais aguardavam, muitas vezes em vão, nas chamadas “paredes”.

A partir de 1906, porém, esse cenário começara a se transformar: os trabalhadores da orla portuária passaram a contar com a intermediação de uma entidade organizada, capaz de representar seus interesses e estabelecer critérios para a prestação do serviço. Ao regulamentar aspectos fundamentais da atividade laboral – como jornada, horários, remuneração e até mesmo adaptações às condições climáticas –, a entidade não apenas amparava seus associados, mas também desempenhava uma função normativa nas relações de trabalho, antecipando práticas que mais tarde seriam institucionalizadas pelos sindicatos. Sem dúvida, as experiências acumuladas pelas gerações anteriores contribuíram para a consolidação de um repertório de solidariedade, disciplina e ação coletiva entre os trabalhadores, que passaram a reconhecer na associação um espaço legítimo de representação e defesa frente às arbitrariedades patronais.

Em última análise, a *XV de Novembro* constituiu um exemplo da complexidade e do alcance das associações mutualistas no início da Primeira República, sendo a expressão local de um movimento mais amplo de reconfiguração das relações de trabalho no Brasil e no Atlântico. Mas que não termina por aí. Como mostram as pesquisas de José Bento Rosa da Silva para as décadas seguintes, a luta dos estivadores da cidade vai ganhar nova roupagem: as ideias socialistas e comunistas vão brotar no meio da classe dos trabalhadores portuários de Itajaí. Mas isso já é outra história...²⁸⁴

²⁸⁴ Silva (2004).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, busquei abrir uma janela para o passado de Itajaí, revelando, a partir de uma diversidade de fontes históricas, o cotidiano e as experiências dos trabalhadores marítimos e portuários que foram fundamentais para o desenvolvimento econômico da região. Dessa forma, conhecemos seus perfis, seus ambientes de trabalho – nos trapiches, convés e em terra firme – e também seus momentos de lazer e sociabilidade. Observamos suas tensões internas e externas, atos de insubordinação, enfrentamentos à hierarquia, e as estratégias de organização coletiva, como a formação de associações profissionais. Em síntese, acompanhamos o processo de “fazer-se” desses sujeitos históricos, valendo-se da expressão de E. P. Thompson.

O porto de Itajaí, embora relativamente pouco estudado, é uma peça central para a história social do Vale do Itajaí. Nos 70 processos-crimes investigados, pude perceber um rico e diverso grupo de trabalhadores que faziam suas vidas nos navios ou nos trapiches da cidade. Segundo os documentos judiciais, a grande maioria era, de fato, de homens livres nacionais, mas existia, sim, um número considerável de escravizados, e principalmente de portugueses. No entanto, diferentemente de outros lugares, não eram um grupo tão internacionalista assim. Os portuários e marítimos, geralmente, eram naturais e viviam em Itajaí ou nas redondezas. Muito provavelmente, no caso dos marítimos, estavam acostumados a navegar em rotas que passassem por ali, dado que a maioria deles era casada e constituía família na cidade. Por outro lado, em menor número, estavam aqueles que sempre viviam a bordo. Isto é, faziam dos navios as suas casas e do mar o seu quintal. Quanto ao início nesse “mundo do trabalho”, a maioria começava a labutar em torno dos 20 anos e permanecia na profissão até a casa dos 40-49 anos. E, ao contrário do estereótipo do marinheiro iletrado, muitos dos que cruzaram por Itajaí eram alfabetizados, deixaram assinaturas nos documentos consultados, o que aponta para um nível de conhecimento das letras considerável se comparado com a população brasileira da época.

Em seguida, mostrei como a reestruturação da praticagem a partir de 1876 marcou um ponto de inflexão na história do porto. A transferência da responsabilidade desse serviço ao orçamento imperial não apenas aliviou as finanças provinciais, mas também profissionalizou e organizou melhor o trabalho dos práticos, fortalecendo a navegação e o comércio local. Esse processo, contudo, transcende o contexto regional e se insere em disputas territoriais e administrativas mais amplas, como evidenciam os conflitos entre as províncias do Piauí e do

Ceará. Ainda assim, a ausência de uma historiografia consolidada sobre a praticagem no Brasil limita uma compreensão mais abrangente desse fenômeno. Resta, portanto, aos historiadores do trabalho, o desafio de explorar com mais profundidade essas trajetórias e suas implicações locais, nacionais e atlânticas.

Posteriormente, problematizei a forma pejorativa como são descritos e classificados os trabalhadores marítimos. Propus um olhar crítico sobre essas categorizações, enfatizando que tais estigmas são produtos de construções históricas e sociais que não refletem fielmente a realidade vivida por esses sujeitos. Por exemplo, ao investigar as relações com as mulheres e o consumo de bebidas alcoólicas – frequentemente apontados como elementos de desordem – demonstrei que faziam parte de uma busca por liberdade e afirmação de identidade. Aliás, outros elementos faziam parte da cultura e identidade marítimas: a cooperação entre os trabalhadores, tanto em contextos de trabalho duro no mar quanto em situações do cotidiano, e as tensões entre marinheiros e seus superiores, que revelam a complexidade das relações sociais e a resistência às hierarquias impostas. A vivência compartilhada de exploração, opressão e os desafios da vida no mar e em terra moldaram uma identidade coletiva que, apesar de suas ambivalências, unia de certa forma os trabalhadores em um sentimento comum.

Por fim, com base na análise de jornais da época, estatutos e depoimentos orais, foi possível acompanhar de maneira mais acurada o processo de constituição das associações operárias em Itajaí. Inicialmente, tal organização da classe trabalhadora local manifestou-se por meio da criação da *Sociedade Operária Beneficente Itajahyense* (SOBI), instituída em 1902. Essa agremiação apresentava um caráter *policlassista*, congregando indivíduos oriundos de distintas categorias profissionais, incluindo os portuários. Não figurava entre seus propósitos primordiais a adoção de uma postura combativa frente às adversidades laborais ou à figura do patrão. Ao contrário, a SOBI se consolidava como um espaço de sociabilidade, voltado à promoção da cultura, do lazer e, sobretudo, ao amparo mútuo, desempenhando a função de fundo de socorro entre seus membros, típico de uma sociedade mutualista.

Foi apenas com o advento da *Sociedade Beneficente XV de Novembro*, fundada em 1906 – a partir de uma ruptura com a entidade anterior – que os trabalhadores da orla portuária passaram a se ver efetivamente representados. Diferentemente de sua antecessora, essa nova entidade de auxílio mútuo surgiu com uma orientação nitidamente voltada à defesa dos interesses dos operários do porto, engajando-se na luta por condições laborais mais dignas, no enfrentamento das forças patronais e na busca pela regulamentação das atividades desempenhadas no contexto portuário. Inaugurou, desse modo, uma outra fase na história do trabalho do porto da cidade.

FONTES

Arquivo Nacional

TAULOIS, Pedro Luiz. **Mappa de parte da Provincia de Santa Catharina servindo para indicar os diversos pontos onde se achão collocadas as diversas colonias.** Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Rensburg, 1867. 1 mapa, preto e branco, 46 x 60 cm. Sem escala.

Center for Research Libraries, Chicago

BRASIL. **Falla com que o Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembléa Legislativa da Provincia de Santa Catharina em 1º de março de 1876.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1876.

BRASIL. **Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catharina em 25 de março de 1874 pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia Dr. João Thomé da Silva.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1874.

BRASIL. **Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial em Santa Catharina em 21 de março de 1875 pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia Dr. João Thomé da Silva.** Desterro Typ. de J. J. Lopes, 1875.

BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sexta legislatura pelo Ministro e Secretario dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco.** Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1877.

BRASIL. **Relatorio apresentado à Assembléa Legislativa da Provincia de Santa Catharina na 1ª sessão de sua 26ª Legislatura pelo presidente Dr. Francisco José da Rocha em 21 de julho de 1886.** Desterro: Typ. do Conservador, 1886.

BRASIL. **Relatorio apresentado á Assembléa legislativa Provincial de Santa Catharina na 2ª sessão de sua 26ª legislatura pelo presidente Francisco José da Rocha em 11 de outubro de 1887.** Rio de Janeiro: Typ. União de A. M. Coelho da Rocha & C., 1888.

BRASIL. **Relatorio apresentado ao Exm. Sr. 3º vice-presidente da provincia de Santa Catharina Dr. Jgnacio Accioli de Almeida pelo 1º vice-presidente Dr. Guilherme Cordeiro Coelho Cintra no acto de passar-lhe a administração da mesma provincia em 15 de junho de 1872.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1872.

BRASIL. **Relatorio apresentado pelo segundo vice-presidente da Provincia de Santa Catharina Emx. Sr. Doutor Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão ao terceiro vice-presidente Exm. Sr. Doutor Ignacio Accioli de Almeida por ocasião de passar-lhe a administração da mesma em 27 de janeiro de 1873.** Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1873.

BRASIL. **Relatorio com que ao Exm. Sr. Dr. Alfredo de Escragnolle Taunay passou a administração da Provincia de Santa Catharina ao Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho em 7 de junho de 1876.** Rio de Janeiro: Typographia Cinco de Março, 1876.

BRASIL. Relatorio com que o Exm. Sr. Dr. Pedro Affonso Ferreira passou a administração da provincia de Santa Catharina ao 4º vice-presidente Exm. Sr. Tenente-coronel Luiz Ferreira do Nascimento e Mello no dia 8 de outubro de 1873. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1874.

BRASIL. Relatorio do presidente da provincia de Santa Catharina Francisco Carlos de Araujo Brusque apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860.

BRASIL. Relatorio do Presidente da provincia de Santa Catharina Francisco Carlos d'Araujo Brusque apresentado a Assembleia Legislativa Provincial na 2ª sessão da 10ª legislatura. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro, 1861.

BRASIL. Relatorio do presidente da provincia de Santa Catharina o doutor Alexandre Rodrigues da Silva Chaves apresentado a Assembléa Legislativa Provincial na 2ª sessão da 12ª legislatura em o 1º de março de 1865. Desterro: Typ. Catharinense, 1865.

BRASIL. Relatorio do vice presidente da provincia de Santa Catharina o comendador Francisco José d'Oliveira apresentado a Assembleia legislativa provincial na 1ª Sessão da 12ª legislatura. Desterro: Typ. Catharinense, 1864.

BRASIL. Relatorio do vice-presidente da provincia de Santa Catharina Dr. Guilherme Cordeiro Coelho Cintra apresentado a Assembleia Legislativa Provincial em 23 de março de 1872. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1872.

Centro de Documentação e Memória Histórica, Itajaí

Acervo iconográfico:

- Caixa: 2, ordem: 325.
- Caixa: 2, ordem: 386.
- Caixa: 18, ordem: 4284.
- Caixa: 21, ordem: 4820.
- Caixa: 57, ordem: 13079.
- Caixa: 63, ordem: 14368.

Banco de entrevistas:

- Entrevista com Maria Leocádia Pereira, concedida a Edison D'Ávila, em Santos, no dia 18 de janeiro de 1992.
- Entrevista com Vilna Correa Pretti, concedida a José Bento Rosa da Silva, em Navegantes, no dia 07 de março de 1997.

Fundo Câmara Municipal de Itajaí:

- Livro de Correspondências Oficiais (1880 – 1882).
- Processos-crime, caixas: 01, 02, 03, 04, 05, 06, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30.

Hemeroteca da Biblioteca Nacional

- A Regeneração (1868 – 1879).
- Jornal do Commércio (1880 – 1899).
- Novidades (1904 – 1910).
- O Aráuto (1903).
- O Despertador (1870 – 1879).
- O Dia (1901 – 1909).
- O Pharol (1904 – 1910).
- Republica (1895 – 1897).

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

BRASIL. **Recenseamento do Brazil em 1872**: Santa Catharina. Rio de Janeiro: Typ. Commercial, 1872.

Legislação

BRASIL. Lei n. 606, de 30 de abril de 1868. Approva o Codigo de Posturas, e artigos addicionaes propostas pela Câmara Municipal de Itajahy.

REFERÊNCIAS

ABREU, Martha. **Meninas perdidas: os populares e o cotidiano do amor no Rio de Janeiro da Belle Époque**. 2. ed. Campinas: Cecult/Unicamp, 2024. 407 p.

ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira de. **Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920)**: um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República. 1983. 305 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Vida privada e a ordem privada no Império. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (org.). **História da vida privada no Brasil Império: a corte e a modernidade nacional**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2019. p. 12-72.

ARANTES, Erika Bastos. **O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX**. 2005. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX**. 2010. 223 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

ARIAS NETO, José Miguel. A centralização do estado imperial e a Marinha de Guerra do Brasil, 1841-1868. **Tiempo y Espacio**, Caracas, p. 287-316, 2015.

AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista**. 2017. 272 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

BAPTISTA, João Augusto Neves. **Matosinhos Entre a Terra e o Mar: as estruturas sócio-profissionais na 2ª metade do século XVIII**. 2000. 205 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Porto, Porto, 2000.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. Amarração entre o Piauí e o Ceará: modernidade, conflitos e litígio entre piauienses e cearenses na segunda metade do século XIX. **Observatorio de La Economía Latinoamericana**, Curitiba, v. 21, n. 2, p. 1111-1134, 2023.

BARRETO, Cristiane Manique. **Entre laços e nós: formação e atuação das elites no Vale do Itajaí (1889-1930)**. 1997. 149 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1997.

BRITO, Paulo Jose Miguel de. **Memoria politica sobre a capitania de Santa Catharina, escripta no Rio de Janeiro em o anno de 1816**. Lisboa: Typ. da Academia Real das Sciencias, 1829.

BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Niterói, v. 15, n. 29, p. 189-209, jul. 2010.

CABRERA, David Domínguez. «**Segunda esclavitud**» y trabajo portuario en Cuba (1763-1886). 2021. 320 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doctorado en Historia, Programa de Doctorado en Historia y Estudios Contemporáneos, Universitat Jaume I, Catelló de La Plana, 2021.

CASAL, Aires de. **Corografia Brasilica**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945. 420 p. (Tomo I).

CASTELLUCCI, Aldrin A. S.. O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930). In: CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Claudio H. M. (org.). **Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2014. p. 47-82.

CERUTTI, Simona. Processo e experiência: indivíduos, grupos e identidades em Turim no século XVII. In: REVEL, Jacques (org.). **Jogos de Escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998. p. 173-201.

CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. **Cadernos AEL**, Campinas, v. 14, n. 26, p. 16-45, 2010.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle Époque**. São Paulo: Editora da Unicamp, 2012.

CHAVES, Cleide de Lima. Epidemias e quarentenas no Brasil e no Rio da Prata no século XIX. **Estudios Historicos**, [s. l.], n. 11, p. 1-28, 2013.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA. **Informe da Atividade Portuária da América Latina e o Caribe 2018**. 2019. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>. Acesso em: 23 abr. 2024.

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **De 1808 a 2008: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil**. Rio de Janeiro: Conapra, 2008.

CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Claudio. Introdução: experiências associativas e mutualistas no Brasil. In: CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Claudio (org.). **Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2014. p. 11-24.

COSTA, Emília Viotti da. **Coroas de Glória, lágrimas de sangue: a rebelião dos escravos de Demerara em 1823**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. **Revista USP**, São Paulo, n. 68, p. 188-209, 2006.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, 2000.

CRUZ, Rafael Almeida. **Associações mutualistas e o mundo do trabalho**: os trabalhadores e suas organizações no Rio de Janeiro (1861-1882). 2015. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

DANTAS, Monica Duarte; RIBEIRO, Filipe Nicoletti. A importância dos acervos judiciais para a pesquisa em história: um percurso. **LexCult**: revista eletrônica de direito e humanidades, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, p. 47-87, ago. 2020.

D'ÁVILA, Edison. **Pequena História de Itajaí**. 2. ed. Florianópolis: IHGSC, 2018. 384 p.

D'ÁVILA, Edison. Um açoriano tardio na história de Itajaí: Manoel Antônio Fontes, sua contribuição ao progresso social e político da cidade. **Arquipélago**: Revista da Universidade dos Açores, Ponta Delgada, v. 3, p. 265-273, 1999.

DE LAS AGUAS, Sergio Paolo Solano. **El mundo de Cosme**: historia social de los trabajadores urbanos en el caribe colombiano, 1850-1930. Bogotá: Editorial Nomos S.A, 2022.

DRUMMOND, Vasconcelos de. **Anotações de A. M. Vasconcelos de Drummond à sua biografia**. Brasília: Senado Federal, 2012. 246 p.

DESCHAMPS, Mariana Luiza de Oliveira. **Na trilha das estradas**: a vida cotidiana e o trabalho na colônia Blumenau (1850-1880). 184 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

FERRARO, Alceu R.. **História inacabada do analfabetismo no Brasil**. São Paul: Cortez, 2009.

FLORES, Antonio da Costa. Reminiscências IV. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, t. 2, n. 12, p. 222-224, dez. 1959.

FLORES, Maria Bernardete Ramos. **História Demográfica de Itajaí**: uma população em transição (1866-1930). 1979. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

FORTES, Alexandre. **“Buscando os Nossos Direitos...”**: Trabalhadores e Organização Sindical na Porto Alegre de 1933 a 1937. 1994. 239 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

FRAGA FILHO, Walter. **Mendigos e vadios na Bahia do século XIX**. 1994. 232 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1994.

FURLANETTO, Patricia Gomes. **O associativismo como estratégia de inserção social: as práticas sócio-culturais do mutualismo imigrante italiano em Ribeirão Preto (1895-1920).** 2007. 305 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GARCIA, Fábio; NOGUEIRA, João Carlos. Movimentos negros e negros em movimento: associativismo e transformações sociais no pós-abolição. In: BRANCHER, Ana Lize; MACHADO, Vanderlei (org.). **História de Santa Catarina na Primeira República (1889-1930).** Florianópolis: Editora da Ufsc, 2022. p. 43-63.

GILJE, Paul A.. **Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution.** Philadelphia: University Of Pennsylvania Press, 2004. 344 p.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana.** São Paulo: Editora Unesp, 1992. 188 p.

GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. **Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no oitocentos.** 2016. 395 f. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

GOMES, Marcelo Augusto Moraes. **“A espuma das províncias”:** um estudo sobre os inválidos da pátria e o Asilo dos Inválidos da Pátria, na Corte (1864 -1930). 2006. 643 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez. 2007.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina.** Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. 324 p.

HERING, Maria Luiza Renaux. **Colonização e Indústria no Vale do Itajaí:** o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: Editora da Furb, 1987. 334 p.

HOBSBAWM, Eric J.. **Mundos do Trabalho:** novos estudos sobre História Operária. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

HOBSBAWM, Eric J. Sindicatos Nacionais Portuários. In: **Os trabalhadores:** Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto:** a Cia. Docas de Santos (1888-1914). São Paulo: Hucitec, 1996.

HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. A administração do Porto do Rio de Janeiro: dos anos 1850 à estatização de Vargas. In: POLONIA, Amélia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Org.). **La gobernanza de los puertos atlánticos.** Madrid: Casa de Velásquez, 2016.

JEHA, Silvana Cassab. **A galera heterogênea**: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854). 2011. 242 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História Social da Cultura, Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

KLUG, João. Imigração no Sul do Brasil. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). **O Brasil Imperial**: volume III, 1870-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 200-231.

KONDER, Marcos. Alguns aspectos do Itajaí antigo. **Anuário de Itajaí**, Itajaí, p. 159-176, 1949

LARA, Silvia Hunold. Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil. **Projeto História**, São Paulo, v. 16, p. 25-38, 1998.

LEANDRO, José Augusto. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v. 5, n. 10, 2008.

LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá - 1850-1888. 2003. 338 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

LEVI, Giovanni. Prefácio. In: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de (org.). **Exercícios de micro-história**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009. p. 11-16.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org.). **A escrita da História**: novas perspectivas. São Paulo: Editora Unesp, 1992. p. 133-161.

LIMA, Henrique Espada. **A micro-história italiana**: escalas, indícios e singularidades. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LIMA, Maxuel de França. **Experiência, trabalho e política**: os estivadores do porto do Recife (1891-1907). 2021. 162 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2021.

LINEBAUGH, Marcus; REDIKER, Peter. **A hidra de muitas cabeças**: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LINEBAUGH, Peter. “Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram”. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 7-46, set. 1983.

LEUCHTENBERGER, Rafaela. **O Lábaro protetor da classe operária**: as associações voluntárias de socorros-mútuos dos trabalhadores em Florianópolis, Santa Catarina (1886-1932). Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

MACHADO, Joana Maria Pedro. **O desenvolvimento da construção naval em Itajaí, Santa Catarina, uma resposta ao mercado local, 1900 a 1950**. 1979. 84 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

MAMIGONIAN, Beatriz G.. **Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017. 625 p.

MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). **Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca**. Rio de Janeiro: Bom Texto/Faperj, 2004.

MELLO, Saulo Alvaro de. **O Arsenal de Marinha em Mato Grosso: projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. Do Planalto à Planície Pantaneira (1719-1873)**. 2009. 339 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2009.

MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais**. 1995. 265 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

MOURA, Clóvis. **Dicionário da Escravidão Negra no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004. 434 p.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910**. 2002. 260 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Marinheiros em revolta: recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910)**. 1997. 122 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo Social**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 217-240, jun. 2006.

OLIVEIRA, Didymea Lazzaris de. **O Navegantes que eu conto**. Itajaí: Edição da Autora, 2004. 359 p.

OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. **Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864)**. 2013. 296 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. **Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930**. (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). 2006. 274 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

PAES, Mariana Armond Dias. **Escravidão e Direito: o estatuto jurídico dos escravos no Brasil oitocentista (1860-1888)**. São Paulo: Alameda, 2019.

PACHECO, John; SALLES, Kassia. **Cidade no Litoral Norte de SC desbanca grandes polos e lidera importações no Brasil em 2023**. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2024/02/23/itajai-lidera-importacoes-no-brasil-em-2023.ghtml>. Acesso em: 23 mar. 2024.

PAIÃO, Caio Giulliano. Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX). **Revista Mundos do Trabalho**. Florianópolis, v. 11, p. 1-22, 2019.

PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. **Travessias - Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa**, Lisboa, p. 79-97, n. 4/5, 2004.

PORTELA, Rafael Davis. **Pescadores na Bahia do século XIX**. 2012. 127 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A Cidade sobre os Ombros: Trabalho e Conflito no Porto de Manaus (1899-1925)**. 1996. 240 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1996.

REDIKER, Marcus. **Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

REDIKER, Marcus. **The Slave Ship: A Human History**. New York: Viking, 2007.

REIS, Eliane Maia dos. **Três momentos do Mutualismo em Salvador (1850 – 1887)**. 2016. 151 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: REVEL, Jacques (org.). **Jogos de Escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998. p. 15-38.

RIBEIRO, Gladys Sabina. **A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado**. Rio de Janeiro: Relume Dumará/FAPERJ, 2002.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 15-54, 1999.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005, 440p.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa**: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1780-1860). 2000. 421 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

RODRIGUES, Jaime. **No mar e em terra**: história e cultura de trabalhadores escravos e livres. 2. ed. São Paulo: Unifesp, 2023. 253 p.

RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. História Marítima e Portuária em Revista. **Almanack**, Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019.

ROSA, André Luiz. Porto de Itajaí: tensões políticas e cultura operária: uma análise das experiências dos portuários de Itajaí (SC) entre 1900-1930. In: HONORATO, Cezar; HIDALGO, Daniel Castillo; OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (org.). **Cidades portuárias**: novas questões e múltiplas temporalidades. Niterói: UFF, 2022. p. 183-214.

ROSA, André Luiz. Porto e liberdade: o surgimento das associações operárias em Itajaí (SC) no começo do século XX. **Em Tempo de Histórias**, Brasília, n. 30, 2017.

ROCKMAN, Seth. **Scrapping by**: wage labor, slavery and survival in Early Baltimore. Baltimore: John Hopkins University Press, 2009.

ROTHBARTH, Marlene Dalva da Silva; SILVA, Lindinalva Deóla da. **Famílias de Itajaí**: mais de um século de história I. Blumenau: Odorizzi, 2001.

ROTHBARTH, Marlene Dalva da Silva; SILVA, Lindinalva Deóla da. **Famílias de Itajaí**: mais de um século de história II. Blumenau: Odorizzi, 2005.

ROTHBARTH, Marlene Dalva da Silva. **A saga da família Asseburg**. Blumenau: Odorizzi, 2003.

RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja. **Porto de Itajaí**: sua história. Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013. 200 p.

RUSSELL-WOOD, A. J. R.. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998.

SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes dos. **Sobre as águas da Guanabara**: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845). 2016. 189 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

SANTOS, Sílvia Coelho dos. **Índios e Brancos no Sul do Brasil**: a dramática experiência dos Xokleng. Florianópolis: Edeme, 1973.

SARMIENTO, Érica; AZEVEDO, André. Rio de Janeiro, o porto e a presença espanhola em seu cotidiano. In: HONORATO, Cezar; HIDALGO, Daniel Castillo; OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (org.). **Cidades portuárias: novas questões e múltiplas temporalidades**. Niterói: UFF, 2022. p. 102-126.

SCHIBELINSKI, Diego. **Trabalhadores de um mar sem fim: a capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais: Santa Catarina, c.1840-c.1870**. 2020. 300 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

SCOTT, Joan W.. A invisibilidade da experiência. **Projeto História**, São Paulo, v. 16, fev. 2012.

SCOTT, Julius S.. **The Common Wind: Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution**. Londres/Nova York: Verso, 2018. 246 p.

SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana: a maquiagem possível**. Itajaí: Editora da Univali, 1999. 218 p.

SEVERINO, José Roberto. Um ensaio sobre o porto de Itajaí. In: FERREIRA, Cristina; FROTSCHER, Méri (org.). **Visões do Vale: perspectivas historiográficas recentes**. Blumenau: Nova Letra, 2000. p. 209-217.

SEWELL Jr., William H. How Classes are Made: Critical Reflections on E. P. Thompson's Theory of Working-class Formation. In: KAYE, Harvey J.; McCLELLAND, Keith. (org.). **E. P. Thompson: Critical Perspectives**. Cambridge: Polity Press, 1990. p. 50-77.

SEYFERTH, Giralda. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim: um estudo de desenvolvimento econômico**. Porto Alegre: Editora Movimento, 1974.

SEYFERTH, Giralda. Colonização, imigração e a questão racial no Brasil. **Revista USP**, São Paulo, n. 53, p. 117-179, mar./maio 2002.

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968**. São Paulo/Santos: Editora HUCITEC/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

SILVA, José Bento Rosa da. **A Itajahy do século XIX: história, poder e cotidiano**. Itajaí: Casa Aberta, 2008. 315 p.

SILVA, José Bento Rosa da. **Braços negros na foz do Itajaí (SC): ensaios históricos 1871-1905**. Itajaí: Traços & Capturas, 2021.

SILVA, José Bento Rosa da. Em águas do Atlântico Sul: escravos-marinheiros no cais do porto de Itajaí (SC) no século XIX. In: II Encontro "Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional", 2005, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre: UFRGS, 2005. p. 1-5.

SILVA, José Bento Rosa da. **Estiva papa-siri: mãos e pés do porto de Itajaí**. Itajaí: Edição do Autor, 2004. 336 p.

SILVA, José Bento Rosa da; MADEIRA, Carlos Eduardo de Camargo. **História da aduana em Itajaí**. Itajaí: Univali, 2008.

SILVA, José Bento Rosa da. **Nacionalidade e etnicidade no litoral do Atlântico Sul**: Foz do Itajaí - (1906). Itajaí: Casa Aberta, 2010.

SILVA, José Bento Rosa da. Negros do mar: marinheiros em mares da província do sul (1878). **Saeculum**, João Pessoa, n. 28, 2013.

SILVA, José Bento Rosa da. Trabalhadores de Itajaí: uma história de organização e resistência. In: LENZI, Rogério Marcos (org.). **Itajaí: outras histórias**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 2002. p. 115-128.

SILVA JÚNIOR, Adhemar Lourenço da. **“Povo! Trabalhadores!”**: tumultos e movimento operário (estudo centrado em Porto Alegre, 1917). 1994. 425 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1994.

SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito**: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001. 256 p.

SIQUEIRA, Uassyr de. Clubes recreativos: organização para o lazer. In: AZEVEDO, Elciene *et al* (org.). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da Unicamp, 2009. p. 271-312.

SWEENEY, Robert. Outras canções de liberdade: uma crítica de “Todas as montanhas do Atlântico Estremeceram”. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8; n.16, p. 205-219, 1988.

THOMPSON, E. P.. **A formação da classe operária inglesa I**: a árvore da vida. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 204 p.

THOMPSON, E. P.. **A Miséria da Teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

THOMPSON, E. P.. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas: Editora da Unicamp, 2001. 286 p. Organização Antonio Luigi Negro e Sergio Silva.

VAINFAS, Ronaldo. **Micro-história**: os Protagonistas Anônimos da História. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O *Ethos* mutualista: valores, costumes e festividades. In: CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Claudio H. M. (org.). **Organizar e proteger**: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas: Editora da Unicamp, 2014. p. 193-218.

WEBER, Beatriz Teixeira. **Códigos de posturas e regulamentação do convívio social em Porto Alegre no século XIX**. 1992. 167 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 199

