

HOMENS DO MAR NA TERRA DE TODOS OS SANTOS

Jean C. Santos¹

Resumo: Salvador foi um ponto comercial de destaque no Atlântico durante o período imperial. Segundo o historiador José Roberto do Amaral Lapa (1968), o "Porto do Brasil", como denominavam os documentos da época, era a "segunda capital do Atlântico português". Neste cenário se deu um alto fluxo marítimo, principalmente após 1808, com a abertura dos portos brasileiros. Com isso, a terra de Todos os Santos foi local de passagem de inúmeros trabalhadores marítimos no século XIX, o que causou alvoroço e constante receio da gente da terra. Neste artigo, pretendo examinar a presença da marujada em Salvador, o que corresponde às relações turbulentas, aos problemas com autoridades e à visão do povo da terra sobre a gente do mar.

Palavra-chave: História da Bahia; História do Trabalho; Trabalhadores do Mar.

MEN OF THE SEA IN THE LAND OF ALL SAINTS

Abstract: Salvador was a major trading point in the Atlantic during the colonial and imperial periods. According to historian José Roberto do Amaral Lapa, the "Port of Brazil", as the documents of the time called it, was the "second capital of the Portuguese Atlantic." In this scenario there was a high maritime flow, especially after 1808 with the opening of Brazilian ports. As a result, the terra de Todos os Santos was the place of passage for countless maritime labourers in the 19th century, which caused uproar and constant fear among the locals. In this article, I intend to examine the presence of the marujada in Salvador, which corresponds to turbulent relations, problems with authorities and the land people's view of the people of the sea.

Keyword: History of Bahia; History of Labour; Seafarers.

Gente do mar na terra

Sobre os conveses das embarcações atracadas ou pelas ruas das zonas portuárias da província da Bahia, marinheiros foram presença constante por

¹ Graduando em Licenciatura em História na Universidade Estadual de Feira de Santana.
jean.claudio019@gmail.com

todo período imperial. Em tabernas e envolvidos em alvoroços pela cidade, essas personagens estão marcadas nas narrativas populares e descritas em fontes literárias. Nos anúncios dos jornais oitocentistas, os marujos apareceram amiúde envolvidos em casos de fugas, crimes, badernas e negociações. O interesse pela aguardente, pelas moças e pela vida boêmia em bordéis e tabernas perseguiu a descrição dos mareantes em meio à documentação.²

Freguesias litorâneas como a Conceição da Praia — coração comercial da cidade —, ao cair da noite, eram frequentadas por mulheres da vida, vadios, trabalhadores do porto e marinheiros. Quanto aos últimos, normalmente estavam sem emprego ou à espera da saída de suas embarcações. Graças ao isolamento que a vida marítima oferecia, esse era o momento para "socialização e reterritorialização".³ Nesse intervalo, a distração da marujada na província estava alocada entre as casas de jogos, bordéis e tabernas. Nesses lugares, os elos, em especial com prostitutas, era fundamental.⁴

A presença da marujada em tabernas foi comum em diversos pontos do Atlântico. Julius Scott, por exemplo, notou esse fenômeno no Caribe com a aparição de marinheiros negros. A presença desses homens significava a circulação de notícias sobre as movimentações sociais entre diferentes nações, como ocorreu com a Revolução Francesa e, especialmente, com a

² Para mais informações, cf. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro, 1780-1860*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022. p. 201-203; OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. *Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835-1864)*. 296 f. 2013. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. p. 15; LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Nacional, 1968. p. 216-217.

³ VIEIRA, Jofre Teófilo. *Uma tragédia em três partes: o motim dos pretos da Laura em 1839*. 2010. 302 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010. p.158

⁴ Sobre os vínculos estabelecidos por marítimos em cidades urbanas atlânticas em tabernas e em bordeis com prostitutas, cf. MOVELLAN, Tomás A. Mantecón. Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas: Sevilla y Ámsterdam en su edad dorada. In: FORTEA, José Ignacio; GELABERT, Juan E. (org.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p.174-176, 179; Para mais, cf. FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos e vadios na Bahia do século XIX*. 1994. 232 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1994. p.103, 217; VIEIRA, 2010, p. 155-156.

Revolução Haitiana, como destaca Scott.⁵ Do mesmo modo, Roquinaldo Ferreira os identificou na região de Angola. Contudo, o historiador destacou a “volatilidade” dos locais, com os conflitos entre angolanos, marinheiros e outros estrangeiros. Embates que amiúde passavam por mal-entendidos culturais e diversas tensões raciais.⁶

O consumo de álcool fazia parte do cotidiano dos marinheiros.⁷ O missionário norte-americano Daniel Kidder registrou que, em alto mar, a tripulação recebia “rações diárias de álcool”, sendo que muitos dos homens já eram “inveterados apreciadores de ruinoso líquido”.⁸ O mesmo viajante destacou que, de maneira geral, o povo brasileiro era sóbrio, sendo raro encontrar pessoas bêbadas nas ruas, exceto na zona portuária, onde marinheiros se entregavam à embriaguez.⁹

O olhar de Kidder indica indisposição com a gente do mar. Os marujos, sem dúvidas, eram deveras apreciadores de álcool. Contudo, não há indicativos de que a marujada o consumia mais que a gente da terra. Na verdade, o costume da bebedeira na província era tão conhecido que as autoridades definiram que o recrutamento forçado deveria priorizar, dentre tudo, homens que viviam “cronicamente ébrios”. Segundo Walter Fraga, parcela dos bebedores eram adolescentes afeitos à vadiagem.¹⁰

Não era difícil distinguir um homem do mar, havia demarcadores da cultura marítima que chamavam atenção. Um traço fundamental diz respeito às “roupas de marinheiro”, descritas amiúde nos anúncios de fuga de

⁵ SCOTT, Julius. *El viento común*. Corrientes afroamericanas en la era de la Revolución haitiana. Madrid: Traficantes de Sueños, 2021. p. 119-120, 159.

⁶ FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. p.143,146

⁷ Sobre o consumo de álcool, cf. DAVIS, Ralph. *The rise of the english shipping industry: In the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. New York: St Martin's Press, 1962. p. 122; REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. New York: Cambridge University Press, 1987. p. 191-3; RODRIGUES, Jaime. Uma gentilha derramada pelas cidades: distúrbios em terra e deserções na Marinha Mercante luso-brasileira (segunda metade do século XVIII). *Tempo*, Niterói, v. 27, n. 3, p. 629-649, 2021. p. 630; VIEIRA, 2010. p. 157.

⁸ KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil: Províncias do Norte*. Brasília: Senado Federal: Conselho Editorial, 2008. p. 167. Para mais informações sobre a “ração”, cf. RODRIGUES, 2022, p. 121.

⁹ KIDDER, 2008, p. 303.

¹⁰ FRAGA FILHO, 1994, p. 109, 117.

escravizados. Panos como a baeta, riscado, brim, algodão e a linhagem eram comuns na composição das camisas e calças, quase sempre marcadas por alcatrão. O marinho crioulo Camilo, por exemplo, quando fugiu, “levou vestido camisa de baêta azul, calças de riscado”¹¹. Enquanto José, um marinho Nagô de 50 anos, carregou “calça e camisa de algodão, camisa de baeta azul clara, e carapuça”¹². Segundo Luiz Geraldo Silva, esse modo de vestir tinha influência na moda caribenha dos bucaneiros e flibusteiros.¹³

Havia uma visão da gente do mar como indisciplinada, pois ela frequentemente estava envolvida em confusões e problemas com autoridades causadas pelo infortúnio da classe ou pelos vícios da carne.¹⁴ Diversas vezes, os marinheiros foram acusados de furto ou responderam por vadiagem.¹⁵ Muitas vezes, a imagem de gente turbulenta foi influenciada pelos distúrbios coletivos nos quais os marinheiros estavam envolvidos.¹⁶

Diferentes observadores formularam estereótipos sobre os marujos, no qual descreveram-nos como “irracionais”, “instintivos”, “desagradáveis”, “falantes”, “corajosos”, “desordeiros” e “indisciplinados”.¹⁷ Vejamos, por exemplo, os casos observados pelo historiador Charles R. Boxer:

O humanista espanhol Luis Vives definiu os marinheiros como sendo *Fex Maris* (“a escória do mar”); e o cronista português Diogo do Couto — que não era um marinho de água doce como Vives, mas viajante experimentado e inteligente — afirmava que os marinheiros, em sua grande maioria, eram “cruéis e desumanos por natureza”. Um jesuíta espanhol seiscentista que viveu nas Filipinas usou um jogo de palavras ao observar que os marinheiros eram apropriadamente denominados *marineros* por estarem relacionados com o mar, e por serem tão cruéis e brutais como Nero(s). Ao escrever para a Secretaria de Estado em Lisboa sobre sua viagem a Goa em 1750, o vice-rei da Índia, marquês de Távora, afirmava que “a insensibilidade e a falta de caridade dos marinheiros são indescritíveis. Posso lhes assegurar que, de maneira geral, esse tipo de gente sente mais a morte de um de

¹¹ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 25 de maio de 1838, ed. 473. p. 3

¹² *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 3 de nov. de 1840, ed. 237. p. 4

¹³ SILVA, Luiz Geraldo. *A Faina, a Festa e o Rito. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, SP: Papirus 2001. p. 194-195.

¹⁴ RODRIGUES, 2021, p. 630-631.

¹⁵ Sobre furtos, cf. BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Unesp, 2003. p. 202; FRAGA FILHO, 1994, p. 99-100; Cf. Nota 355 de AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. São Paulo: Nacional, 1955. p. 413

¹⁶ RODRIGUES, 2021, p. 640-642; VIEIRA, 2010, p. 71.

¹⁷ REDIKER, 1987, p. 153; Para mais, cf. BARREIRO, 2003, p. 188; RODRIGUES, 2022, p. 202-203.

seus frangos do que a perda de cinco ou seis companheiros de viagem".¹⁸

Entre os casos envolvendo marujos, encontrei nos jornais relatos de prisão. No primeiro caso, um marinheiro foi preso em Itaparica, porém teve as demais informações ignoradas.¹⁹ O outro episódio ocorreu em Salvador, na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, onde o marinheiro José Joaquim Alceu foi preso com uma lâmina.²⁰ A marujada aparentemente gostava do instrumento, não à toa que, no expediente do dia 19 de junho de 1843, a polícia da província de Salvador prendeu o marinheiro Rafael Sancho, que esfaqueou outro marinheiro.²¹

Muitas vezes os conflitos corpo a corpo resultavam em óbito, como foi o caso de um marinheiro indigente em Salvador no dia 26 de agosto de 1838. Na manhã do domingo, um corpo estava jogado na Ladeira da Misericórdia. Era pardo e vestia roupas semelhantes às dos marujos que circulavam pela cidade de Salvador. Ao seu lado, estavam uma farda e um boné. O cadáver era uma cena horrenda, inúmeras feridas de faca, "muito maltratado". É de se imaginar que o agressor desfrutou do momento com prazer funesto ou com raiva incessante.²²

Nos jornais do dia seguinte, a reportagem levantava a hipótese de que o crime foi motivado por "razões amorosas". Os marinheiros eram popularmente conhecidos por se engraçar com mulheres por pouco tempo, andar em bordéis e envolverem-se em brigas por quaisquer motivos. Não por acaso, conforme Jaime Rodrigues, o assédio às mulheres era um dos principais detonadores de situações disciplinares em terra.²³

Ademais, a prática habitual de furto, conforme atestada por José Carlos Barreiro, também se manifestou no roubo registrado em 1824 por um negociante de nome Guilherme Augusto Bieber.²⁴ Um de seus criados,

¹⁸ BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 228

¹⁹ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 28 de julho de 1841, ed. 157. p. 3

²⁰ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 19 de nov. de 1841, ed. 246. p. 3

²¹ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 22 de junho de 1843, ed. 136. p. 1

²² *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 28 de ago. de 1838, ed. 542. p. 3

²³ RODRIGUES, 2021, p. 640.

²⁴ BARREIRO, 2003, p.188; RUSSEL-WOOD, Antony John R. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014. p. 134

chamado José Mesquita, marinheiro branco, português, roubou uma quantia de 2:000\$000 réis. A vítima em questão ofereceu 200\$000 réis para quem recuperasse o dinheiro e levasse o infrator até ele para que fosse levado à justiça.²⁵ Considerando a mobilidade do trabalho marítimo, tal ocorrência seria difícil de se concretizar, não havendo mais registros sobre o caso.

Conceber os marítimos como selvagens sem controle limita a compreensão sobre suas condições de vida e trabalho. Eles enfrentavam riscos constantes sem garantias, além do isolamento prolongado no mar, o que os distanciava da vida terrestre, além da sistemática repressão “tanto no âmbito legal quanto na vigilância de seus atos no cotidiano do trabalho a bordo e das paradas em terra, e ainda assim resistiam”.²⁶

A labuta marítima raramente cessava, mesmo nos momentos de folga o trabalho estava próximo, a qualquer momento a maré ou os ventos poderiam mudar.²⁷ Além de fatigante, o trabalho era arriscado, especialmente na navegação de longa distância.²⁸ De acordo com Jaime Rodrigues, “Os estudos comparativos das taxas de mortalidade dos marítimos com outras ocupações em terra deixam claro o quanto o mar era um lugar de perigos inusitados”. Sobreviver num ambiente tão perigoso requisitou que os marujos muitas vezes tivessem de aliar resistência física a provisões precárias.²⁹ Nesse sentido, a indisciplina correspondia à maneira dos homens do mar posicionarem-se perante as condições de trabalho.³⁰ Os marítimos eram forçados em confrontos com a natureza e conflitos de classe a bordo do navio, com a resistência frequentemente se manifestando por meio da violência.³¹

Segundo Russel-Wood, em terra, os marujos se entregavam à “Prostituição desenfreada, imoralidade disseminada, embriaguez, brigas nas ruas e um aumento na incidência de roubos caracterizavam os meses em que

²⁵ *Grito da Rasão (BA)-1824 a 1825*, 14 de outubro de 1824, ed. 69, p. 4

²⁶ RODRIGUES, 2021, p. 647; VIEIRA, 2010, p. 23.

²⁷ REDIKER, 1987, p. 88.

²⁸ REDIKER, 1987, p. 92.

²⁹ RODRIGUES, 2022, p.179.

³⁰ BARREIRO, 2003, p. 188.

³¹ REDIKER, 1987, p. 154. Para mais, cf. BARREIRO, 2003, p. 181-186; RODRIGUES, 2022, p. 203-205.

uma frota permanecia aportada".³² Tal argumento, baseado em rigorosa avaliação, dialoga com os de Amaral Lapa, que os viu como uma "Heterogênea pulça de homens do mar, sem compromissos nem autoridade imediata que lhes pudesse tolher os desvarios, essa marujada representava invariavelmente um tormento". Além de considerá-los trãsufugas, homicidas e entregue a orgias.³³ As duras palavras de ambos os autores acompanham sua leitura à documentação. Tal interpretação paga tributo à visão disciplinadora da elite. É necessário recordar que quando desembarcavam, após longos períodos privados da sociabilidade, os marujos saíam de uma situação de carestia de provisões e árduo labor para finalmente desfrutar de liberdade.³⁴

Constituir essa visão serviu "como base para as tentativas de reprimir práticas indesejáveis e controlar homens turbulentos, talvez justamente por enfrentarem a selvagem natureza marítima". Os frutos de tal perspectiva foram os variados regimentos e os regulamentos a bordo das naus, os quais "buscaram normatizar os comportamentos dos marinheiros quando se encontravam no mar ou em terra e justificavam o autoritarismo dos capitães em épocas diferenciadas".³⁵

O desprezo dos observadores sobre a gente do mar era comum, especialmente na Península Ibérica. Conforme Charles R. Boxer, a "aversão disseminada e fortemente enraizada não poderia ter aumentado o auto-respeito dos marinheiros ibéricos, a vida dura que levavam sem dúvida contribuiu para brutalizá-los". As ásperas relações estabelecidas em terra foram responsáveis por conflitos cotidianos. No caso da carreira da Índia, por exemplo, funcionários da coroa raramente tratavam os marinheiros de forma justa, desviando pagamentos e diminuindo a ração. Não à toa, a resposta da marujada àqueles que se compreendiam como superiores era o desrespeito e a violência. Havia uma relação de causa e efeito. Por um lado, a marujada

³² RUSSEL-WOOD, 2014, p. 134.

³³ LAPA, 1968, p. 216.

³⁴ Para conferir a crítica de Jaime Rodrigues à interpretação de Amaral Lapa (1968), ver p. 639-640.

³⁵ RODRIGUES, 2021, p. 631.

era destratada, por outro, a resposta inevitável seria a indisciplina e a violência, em decorrência do tratamento recebido.³⁶

Não se trata de negar que em terra a marujada estivesse envolvida em problemas, mas compreender a intenção de se construir tal imagem. O perfil da marinhagem dá pistas do porquê eram alvos de demasiada atenção: em sua maioria, eram homens negros, livres e escravizados, além de homens brancos, geralmente pobres. De acordo com Ralph Davis, "O ofício de um marinheiro comum não era, portanto, um ofício no qual o filho de um comerciante ou artesão habilidoso seria incentivado a entrar"³⁷.

Não é de se surpreender que quase sempre foi a baixa marinhagem que recebeu o título de turbulentos. Por outro lado, os oficiais descendentes de classes mais elevadas receberam o papel de disciplinadores da "selvageria" da marujada. Porém, muitas vezes, os capitães eram responsáveis por aplicar punições violentas a seus subordinados e, em terra, representavam um perigo às mulheres. E quando infringiam a lei, a justiça pouco os punia e, quando o fazia, levava em "conta sua condição social privilegiada".³⁸

Em Salvador, durante o século XIX, hierarquias sociais foram estabelecidas entre diferentes grupos nas ruas da cidade. Nesse cenário, o sistema penal destinou foco àqueles considerados "fora da ordem" social. Os "considerados desordeiros, vagabundos, bêbados e escandalosos eram presos correcionalmente pela polícia, muitas vezes sem os devidos procedimentos legais". Essas personagens eram desenhadas como "ameaças à ordem pública, e seu encarceramento servia para controlar e disciplinar esses corpos considerados "indesejáveis" pela elite dominante".

³⁶ BOXER, 2002, p. 228

³⁷ "The career of a common seaman was not, therefore, one which the son of the even moderately prosperous tradesman or skilled artisan would be encouraged to enter" (Davis, 1962, p. 114); VIEIRA, 2010, p. 221.

³⁸ RODRIGUES, 2021, p. 641; Para saber mais sobre impunidade dos capitães em casos de violência sexual contra mulheres, cf. FERREIRA, Isabella Rocha; DE OLIVEIRA FIOURCCI, Guilherme; RODRIGUES, Jaime. Mulheres na História Marítima: o processo de Ângela Maria da Assumpção contra Antônio de Sousa Costa por estupro (1777-1778). *Revista de Fontes*, [s. l.], v. 9, n. 16, p. 114-131, 2022.

Entre esses homens, os marinheiros tinham acentuado destaque nas prisões por desordens ou embriaguez.³⁹

As autoridades civis e eclesiásticas destinavam considerável preocupação com a presença dos marítimos em terra.⁴⁰ No dia 20 de março de 1822, a junta provisória do governo da província de Salvador publicou um ofício que direcionava ordens ao intendente da marinha para que reunisse os mestres das embarcações e ordenasse que todos os marinheiros fossem chamados a bordo. O fato se deu por conta de “imensos marinheiros armados de espingardas, espadas, pistolas e chuços”, que causaram “desassocego, amotinado, e cometendo hostilidades contra os pacíficos cidadãos, que se veem reduzidos ao último estado de receio”.⁴¹

Foi solicitado também que, “sem a menor perda de tempo”, fossem expedidas duas embarcações pequenas, armadas e artilhadas com um oficial de confiança, para apaziguar a discórdia em “qualquer parte que se manifeste”.⁴² Entretanto, em 16 de março do mesmo ano, as desordens dos marujos na cidade baixa continuaram. O que fez com que a vigília pela polícia e o receio das autoridades aumentassem.⁴³ Essa preocupação não foi exclusiva da província baiana. O mesmo ocorreu, por exemplo, nas colônias inglesas das Antilhas no começo do século XIX, quando os jornais jamaicanos descreveram os marinheiros como desordeiros, e as leis locais que buscaram regulamentar, de forma rigorosa, a conduta dos marinheiros.⁴⁴

O receio com a chegada e saída das embarcações na Baía de Todos os Santos se expressa, por exemplo, na fala do presidente da província, numa sessão da assembleia legislativa provincial em 5 de fevereiro de 1839. Depois de destacar o atual cenário político da província, após a Sabinada no ano anterior, e enfatizar a necessidade de unificar as forças policiais, o presidente

³⁹ FERREIRA FILHO, Alberto Heráclito. Desafrikanizar as ruas: elites letradas, mulheres pobres e cultura popular em Salvador 1890-1937. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 21-22, p. 239-256, 1998. p. 239-240; MIRANDA, Gisele Souza Silva. *Cárcere, raça e gênero: mulheres e prisão na Salvador oitocentista*. 2023. Monografia (Graduação em História) – Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2023. p. 21-02, 35.

⁴⁰ RUSSEL-WOOD, 2014, p.134; FRAGA FILHO, 1994, p. 99-100.

⁴¹ *Diário Constitucional (BA) - 1822*, 6 março de 1822, ed. 15. p. 3

⁴² *Diário Constitucional (BA) - 1822*, 6 março de 1822, ed. 15. p. 3

⁴³ *Diário Constitucional (BA) - 1822*, 16 março de 1822, ed. 24. p. 1

⁴⁴ RODRIGUES, 2022, p. 203; SCOTT, 2021, p. 69-70, 106-107.

arguiu que o comércio marítimo era extenso, com um grande fluxo de embarcações “que afluem ao seo porto”. Para ele, isso evidencia a necessidade de a polícia monitorar as pessoas e objetos que chegam ao cais. O autor sugere a “conveniência de criar um registro portuário” para inspecionar as embarcações, visando “manter a tranquilidade pública”.⁴⁵

A fama dos marinheiros causava cautela na compra de escravizados para compor as tripulações. Era comum que os anunciantes destacassem a preferência por cativos sem vícios, como fez João Batista Filho em 1839, que procurava um oficial de tanoeiro “moço” e “sem vícios”.⁴⁶ Os riscos de lidar com marujos problemáticos eram muitos, mas o motim era possivelmente o mais assustador, pois tal ação poderia custar a carga dos armadores, a embarcação e até mesmo a vida dos oficiais.⁴⁷ Isso pode ser notado no relato de Daniel Kidder:

Dirigindo-nos à praia, quando íamos tomar o vapor na cidade de Fortaleza, passamos por um grande largo, junto ao forte, onde, dias antes, seis criminosos haviam sido executados. Eram africanos, e, talvez, todos escravos que, servindo na qualidade de marinheiros a bordo de um brigue, se amotinaram e assassinaram o capitão, parte da tripulação e alguns passageiros. Depois de cometer o crime abriram as escotilhas do navio e o afundaram na costa, a pouca distância do Ceará. Provavelmente tinham por objeto saquear e reconquistar a liberdade. Entretanto, desembarcados, foram logo presos pelas autoridades provinciais, processados e condenados à pena capital. A execução deu-se por enforcamento.⁴⁸

Cotidianamente, graus de autoridade se expressavam num processo de luta de classes. Havia determinada consciência dos marujos sobre as hierarquias. Com isso, estabelecia-se uma situação na qual a identificação do opressor permitia o reconhecimento da exploração da força de trabalho. Desse modo, muitas vezes a marujada se posicionava num conflito de classes pelos meios possíveis, como a deserção, o motim, o passo final, ou o assassinato de um superior.⁴⁹

⁴⁵ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 8 de fev. de 1839, ed. 32, p. 4

⁴⁶ *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario*, 13 de julho de 1839, ed. 147, p. 4

⁴⁷ Para mais sobre motim, cf. RODRIGUES, Jaime. Na maior confusão e desamparo: um motim a bordo na Marinha mercante portuguesa do século XVIII e suas motivações. *Revista Mundos do Trabalho*, [s. l.], v. 14, p. 1-15, 2022; RODRIGUES, 2022, p. 185-186; VIEIRA, 2010, p. 71-72.

⁴⁸ KIDDER, 2008, p. 179.

⁴⁹ Para aspectos da luta de classes a bordo, cf. REDIKER, 1987, pp. 205-253; Cf. também: BARREIRO, 2003, p. 180-181, 185; RODRIGUES, 2022, p. 205.

O caso relatado por Kidder tem como especificidade o homicídio do capitão, já que a vida no mar criava um isolamento temporário em relação ao resto do mundo, no qual se constituía um “mundo a parte”. Durante o período de afastamento, com a inexistência de poderes institucionais, como, por exemplo, família, igreja e Estado, a autoridade do capitão ocupava o vácuo de poder que antes era fragmentado em diversas instituições, criando um “inferno particular do capitão”.⁵⁰ Não à toa, viver um inferno com um tirano pode resultar num contragolpe. Em 14 de novembro de 1842, Sebastião Roque da Cunha, capitão de uma fragata, também dita como brigue de guerra, foi apunhalado a bordo.⁵¹ É provável que ele tenha sido apunhalado por um de seus subordinados em meio a um dos muitos conflitos que a vida no mar costuma gerar.

Considerações

Não há dúvidas de que foram os marinheiros os responsáveis por diversos tumultos em terra nas mais variadas localidades. Todavia, é crucial cautela na análise dos casos, pois uma abordagem superficial pode levar o pesquisador a adotar o ideal dominante e disciplinador sobre os trabalhadores. Essa compreensão ignora as relações socioculturais nas quais estavam envolvidos: constantes conflitos hierárquicos, insalubre estadia a bordo, árduo trabalho e isolamento social por longos períodos. Não é de se estranhar que, ao desembarcar, os marujos se entregassem a tudo que era escasso.

Não quero indicar que a marujada era gente fácil e da mais pura índole, mas sim observar que considerável parte dos conflitos estabelecidos tinham um teor mais profundo do que simples rótulos de “turbulentos”. Afinal, homens que viviam sob o leme da disciplina e violência tinham de reagir a

⁵⁰ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. pp. 228-9. Cf. também: RODRIGUES, 2022, p. 226; SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011. pp. 134-7

⁵¹ Registros da Igreja Católica, Salvador, Livro de óbito da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1834-1847), 14 de outubro de 1842. p. 148

tais imposições. Por isso, reproduziram em sua cultura uma linguagem de violência para sobreviver nas lides marítimas. Assim, quando entravam em contato com a gente da terra, isso frequentemente gerava constantes tumultos.

Com tais notas, é possível indicar um assunto a ser explorado com mais afinco: a presença da marujada em terra e seus conflitos nas cidades portuárias. Em pesquisas futuras, pretendo dar seguimento a essas questões, tratando especialmente das documentações policiais, dos relatórios da polícia do porto e das correspondências policiais. Documentação pouco trabalhada para tal tema e que apresenta grande potencial.

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. São Paulo: Nacional, 1955.

BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Unesp, 2003.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002

DAVIS, Ralph. *The rise of the English shipping industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. New York: St Martin's Press, 1962.

FERREIRA, Isabella Rocha; DE OLIVEIRA FLOURCCI, Guilherme; RODRIGUES, Jaime. Mulheres na História Marítima: o processo de Ângela Maria da Assumpção contra Antônio de Sousa Costa por estupro (1777-1778). *Revista de Fontes*, [s. l.], v. 9, n. 16, p. 114-131, 2022.

FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

FERREIRA FILHO, Alberto Heráclito. Desafrikanizar as ruas: elites letradas, mulheres pobres e cultura popular em Salvador 1890-1937. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 21-22, p. 239-256, 1998.

FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos e vadios na Bahia do século XIX*. 1994. 232 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1994.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil: Províncias do Norte*. Brasília: Senado Federal: Conselho Editorial, 2008.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Nacional, 1968.

MIRANDA, Gisele Souza Silva. *Cárcere, raça e gênero: mulheres e prisão na Salvador oitocentista*. 2023. Monografia (Graduação em História) – Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2023.

MOVELLAN, Tomás A. Mantecón. Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas: Sevilla y Ámsterdam en su edad dorada. In: FORTEA, José Ignacio; GELABERT, Juan E. (org.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Cantabria: Autoridad Portuaria de Santander, p. 159-194, 2006

OLIVEIRA, Vinicius Pereira de. *Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835-1864)*. 2013. 296 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

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

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro, 1780-1860*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

RODRIGUES, Jaime. Na maior confusão e desamparo: um motim a bordo na Marinha mercante portuguesa do século XVIII e suas motivações. *Revista Mundos do Trabalho*, [s. l.], v. 14, p. 1-15, 2022.

RODRIGUES, Jaime. Uma gentilha derramada pelas cidades: distúrbios em terra e deserções na Marinha Mercante luso-brasileira (segunda metade do século XVIII). *Tempo*, Niterói, v. 27, n. 3, p. 629-649, 2021.

RUSSEL-WOOD, Antony John R. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SCOTT, Julius. *El viento común*. Corrientes afroamericanas en la era de la Revolución haitiana. Madrid: Traficantes de Sueños, 2021.

SILVA, Luiz Geraldo. *A Faina, a Festa e o Rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas, SP: Papirus, 2001.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

VIEIRA, Jofre Teófilo. *Uma tragédia em três partes: o motim dos pretos da Laura em 1839*. 2010. 302 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

Fontes manuscritas

CORREIO MERCANTIL: Jornal Político, Commercial e Literário. *Salvador*, BA: [s.n.], 1836-1849.

GRITO DA RAZÃO. *Salvador*, BA: [s.n.], 1824-1825.

DIÁRIO CONSTITUCIONAL. *Salvador*, BA: [s.n.], 1822.

Registros da Igreja Católica, Salvador, Livro de óbito da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1834-1847).