

Sobre o convés: marinheiros, marítimos e pescadores negros no mundo atlântico do Porto de Rio Grande/RS (século XIX)

Vinicius Pereira de Oliveira¹ / SMED São Leopoldo

Resumo: o artigo busca esboçar um quadro da presença negra (escrava, liberta e livre) nas atividades de navegação do mundo atlântico brasileiro a partir do estudo da cidade portuária de Rio Grande durante o século XIX. Identificados como marinheiros, marítimos, catraieiros e pescadores os negros desempenharam papel fundamental nas lides náuticas, principal forma de transporte a média e longa distância do Brasil imperial. Neste trabalho procuraremos traçar algumas breves considerações sobre esta realidade e seus personagens.

Palavras-chave: negros - mundo atlântico - navegação.

No dia 19/04/1846 os marinheiros José e Manoel chegaram ao porto da cidade escravista de Recife a bordo do brigue Mentor. Ambos eram escravos e oriundos do Rio Grande do Sul. No dia seguinte desapareceram sob a bruma da noite, e cinco meses depois ainda não haviam sido capturados. Segundo a imprensa da cidade, o sucesso da fuga devia-se ao escravo José ter vivido em Recife antes de ser vendido para a província meridional, e assim conhecer “todos os lugares da província” de Pernambuco. (Silva: 2001, p. 191)

Não sabemos mais detalhes sobre a vida destes indivíduos, porém elas faziam parte de um universo amplo de múltiplas e complexas vivências de escravos e negros livres que ao longo da história do Brasil dividiram sua existência entre o convés de navios, o balançar de canoas e a terra firme e desempenharam papel fundamental na marinha mercante e militar do país, no transporte de gêneros diversos e passageiros.

Entender o desenvolvimento do Brasil colonial e imperial exige a análise do papel fundamental desempenhado pelo transporte náutico, seja marítimo, lacustre ou fluvial. Não somente o tráfico de escravos, essencial para a reprodução do modelo escravista local, dependia desta forma de locomoção, mas toda uma rede de atividades de transporte de mercadorias, pessoas e idéias não pode ser entendida sem observar esta forma de deslocamento que articulava diferentes localidades do país entre si e com portos e mareantes de outras nações e continentes. A deficiência das vias de transporte terrestre aliadas às grandes distâncias dos núcleos urbanos e rurais transformou o meio náutico como a melhor forma de deslocamento a média e longa distância.

¹ Mestre em História pela Unisinos – 2005.

2

Neste artigo nos propomos a traçar algumas considerações sobre pesquisa em fase inicial de desenvolvimento e que, através da análise da cidade portuária de Rio Grande no século XIX busca analisar o papel do negro – escravo ou livre – neste ramo de atividade do único porto marítimo da província de Rio Grande do Sul.

Historiograficamente o estudo do mundo atlântico Brasil ainda é um campo fértil para análise. Diversos trabalhos desenvolveram com profundidade e seriedade empírica a análise da dimensão econômica do tema². Nem só da circulação de mercadorias, porém, se fazia o mundo das navegações atlânticas e fluviais. Sua dimensão sócio-cultural, constituída de idéias e personagens portadores de uma cultura e experiência específicas que articulavam diferentes localidades do mundo, merece atenção (Alencastro, 2000; Rodrigues, 2005).

Porém, no que tange o Rio Grande do Sul a questão nos parece ainda um campo fértil para a análise socio-histórica. A cidade de Rio Grande, foco da análise deste artigo, era o único porto marítimo da província e principal porta de entrada e saída para o significativo comércio de gêneros e escravos e circulação humana. A documentação revela o intenso comércio de exportação e importação que, através da navegação de cabotagem e de longo curso, articulava a província com diversas localidades do Brasil e do mundo atlântico, como Estados Unidos, Montevidéu, Buenos Aires e portos da Europa, e eventualmente até mesmo com localidades da África, conferindo a Rio Grande um posto de destaque no comércio marítimo mundial. A cidade configurava-se como “[...] um ponto estratégico para a circulação de mercadorias e de letras, pois servia como ponto de apoio entre o Brasil e o Rio da Prata, e, do Atlântico Sul, com outras regiões do mundo” (Kuniochi: 2005, p. 76).

Certamente a faina do mundo fluvial e marítimo no Brasil não era executada somente por escravos e negros livres. As tripulações de embarcações que circulavam no país desfrutavam do cosmopolismo já apontado por estudos referentes a outras partes do mundo à época (Linebaugh, 1984). Porém, os Relatórios de Presidentes de Província a partir de meados do século XIX possibilitam visualizar dados importantes para pensarmos a composição deste setor de atividade.

Estes Relatórios apresentam relações dos trabalhadores envolvidos com as lides marítimas e fluviais que deveriam efetuar matrícula a partir da criação das capitânias dos

² Ver por exemplo Osório (1999); Florentino (1997).

3
portos em 12 de agosto de 1845³. Esta matrícula abrangeria os marinheiros de longo curso, cabotagem e tráfico de rios e costas, além de pescadores e canoieiros de alto (Silva, 2001, p. 214). Ainda que sujeitas ao sub-registro, estas listagens possibilitam visualizar os escravos como agentes essenciais desta que era a principal forma de transporte a média e longa distância.

Para algumas províncias as matrículas foram organizadas com base em cinco categorias: brancos, escravos, estrangeiros, negros livres e índios. Para o Rio Grande do Sul, porém, contamos somente com classificação nas três primeiras categorias.

Optamos por analisar as informações referentes a navegação de longo curso, cabotagem e navegação interna constantes nos Relatórios dos anos de 1858⁴ (com dados referentes ao ano de 1857), primeiro relatório a apresentar estes dados de forma mais completa desde a criação da capitania dos portos:

Pessoal empregado na navegação de longo curso em 1857

Condição	Nº indivíduos	Percentual
Livres	29	39,19%
Escravos	22	29,73%
Estrangeiros	23	31,08%
Total	74	100%

Pessoal empregado na navegação de cabotagem em 1857

Condição	Nº indivíduos	Percentual
Livres	571	33,85
Escravos	824	48,85%
Estrangeiros	292	17,30%
Total	1687	100%

Estes números revelam o fundamental papel desempenhado por escravos na atividade náutica de cabotagem e longo curso no Rio Grande do Sul, e vão ao encontro da constatação do senador Visconde de Albuquerque, que afirmou em julho de 1855 serem “os estrangeiros e

³ Segundo Silva (2001, p. 214-5), a criação das Capitânicas dos Portos e das matrículas fazia parte de um projeto de construção de uma reserva naval entre a população marítima nacional, bem como de mecanismos de controle. Depois de matriculados, “os pescadores e trabalhadores marítimos deveriam se apresentar mensalmente nas capitânicas e, quando não o pudessem fazer, capatazes seriam enviados às suas comunidades”. Caso matriculados, os pescadores estariam isentos de servir na Guarda Nacional e não teriam mais nenhum outro ônus civil. Contudo, deveriam sujeitar-se ao serviço militar na Marinha de Guerra quando necessário. Dessa forma, a obrigatoriedade da matrícula tinha por função primordial conhecer o grupo profissional em questão para depois recrutá-lo a contento.

⁴ Todos os dados referentes a relatório de presidentes da província do RS citados neste artigo foram acessados em <http://www.crl.edu/content/brazil/gras.htm>

4

os escravos que fazem a cabotagem” no Brasil (Silva: 2001, p.156). Consideramos ainda que o percentual de negros nestas atividades era maior pois entre a população matriculada como livre certamente haviam negros não escravizados, além de indígenas e mestiços.

Outra frente de análise refere-se à navegação realizada nas lagoas e rios do interior da província do Rio Grande do Sul, onde encontra-se igualmente considerável percentual de trabalhadores escravos:

Pessoal empregado na navegação fluvial e tráfego de portos (navegação interna) em 1857:

Condição	Nº indivíduos	Percentual
Livres	660	65,21%
Escravos	271	26,77%
Estrangeiros	81	8%
Total	1012	100%

Pessoal empregado na navegação fluvial e tráfego de portos (navegação interna) nos 8 primeiros meses de 1859:

Tripulantes	Quantidade	Percentual
Estrangeiros	235	17,51%
Nacionais livres	629	46,90%
Escravos	477	35,57%
Total	1341	100%

Metodologicamente é necessário estar atento à já citada possibilidade de sub-registro destes dados. Se compararmos os dados das duas tabelas acima apresentadas perceberemos uma significativa diferença da participação escrava no setor. Cabe analisar se esta situação é decorrente de falhas no recenseamento marítimo ou de outras variáveis que incidiram sobre a composição destes plantéis.

O fato de tais levantamentos só plenamente serem efetivados no Rio Grande do Sul em meados da década de 1850 impossibilita a apreensão do peso assumido pela escravaria nas atividades náuticas em períodos anteriores à proibição do tráfico internacional de escravos e da entrada do Rio Grande do Sul como fornecedor no circuito do tráfico interprovincial de almas⁵. Nesse sentido, um documento remetido pelo capitão do Porto de Rio Grande ao

⁵ Embora a comprovação desta hipótese careça de estudos mais aprofundados, os Relatórios da Presidência da Província informam um crescimento na saída de escravos pelo porto de Rio Grande ao longo da década de 1850.

5

Presidente da Província do Rio Grande do Sul em 17/01/1859 informando a respeito de diversos ramos de atividade sob encargo do Ministro da Marinha pode auxiliar nesta problematização, ao apontar que na:

[...] navegação e população marítima [...] tem havido decrescimento no pessoal, pelas razões bem conhecidas de falta de escravos empregados nos diferentes ramos da vida do mar, e mesmo terem-se retirado alguma marinhagem livre.”⁶

Quanto a atividade da pesca, o Relatório do Presidente da Província de 1858 informa que estarem empregadas 331 canoas, ocupando 420 pessoas com as seguintes condições jurídicas:

Pescadores	Quantidade	Percentual
Estrangeiros	96	22,86%
Nacionais livres	284	67,62%
Escravos	40	9,52%
<i>Total</i>	<i>420</i>	<i>100%</i>

Chama a atenção a baixa proporção de escravos empregados na pesca em comparação a navegação de longo curso, cabotagem e interna. O fato de somente 9,52% dos pescadores matriculados serem escravos não necessariamente exclui a possibilidade de que outros indivíduos desta categoria jurídica desempenhassem eventualmente a atividade da pesca ou outras formas de trabalho nas quais se utilizavam do recurso de canoas e pequenas embarcações.

Se para províncias como Pernambuco sabemos que os negros livres ao longo do século XIX constituíram a ampla maioria dos pescadores (Silva, 2001), no Rio Grande do Sul tais documentos não fazem diferenciação de cor, impossibilitando qualquer tentativa de análise comparativa. O papel de negros livres e libertos neste setor de atividade ainda está por averiguar e depende da análise de outros corpos documentais.

Estudos indicam ainda que a quantidade de indivíduos que viviam exclusivamente da pesca não era tão significativa no sul e centro-sul do Brasil como no trecho da costa que vai do Espírito Santo ao Ceará. Na primeira área citada, onde o Rio Grande do Sul se insere, possivelmente predominariam os ‘pescadores-lavradores’, indivíduos que combinavam a agricultura e a pesca em ambientes fechados tais como baías, estuários e lagoas (Silva, 2001,

⁶ AHRS, Fundo Comando de Armas e Marinha, Capitania dos Portos, Maço 33. Remetido por Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do RS).

6

p. 216), em contraponto às ‘comunidades marítimas’ do norte e nordeste do país, formadas por indivíduos que viviam predominantemente da pesca em mar alto (Antônio Carlos Diegues, Apud Silva, 2001, p. 216).

Um documento enviado pelo Capitão do Porto de Rio Grande ao Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz (senador do Império e Presidente da Província do RS) na data de 17/01/1859 revela a percepção da administração provincial sobre este ramo de atividade:

O estado da indústria da pesca continua a ser diminuto, e sendo exercido por simples e pobres pescadores, sem meios para tentarem maiores empresas, não se tira aquela vantagem que este ramo d’indústria oferece, pois os rios são bastante férteis de peixe, com especialidade desde a barra até o princípio da Lagoa dos Patos, e em Tramandahy; na mais costa fora da barra, não se propõe a fazer em pescarias, por ser a mesma costa muito desabrigada, e acoitada de contínuas ventanias.⁷ [grifos nossos]

Esta afirmação revela a frustração das autoridades com este ramo de atividade. A vila de Rio Grande tinha sua economia voltada para o comércio e a pecuária, o que talvez tornasse a atividade da pesca menos interessante a investidores. A informação de que a pesca era realizada por “simples e pobres pescadores” possivelmente revele que os grupos populares buscavam nesta atividade preterida pelos investidores uma forma de sobrevivência e quem sabe autonomia frente a relações de dependência pessoal mais rigorosa. Acreditamos que uma explicação para o baixo percentual de escravos envolvidos na atividade seja resultado desta ser realizada como um pequeno empreendimento, possivelmente em modestas embarcações onde o senhor ou patrão nem sempre poderia se fazer presente, situação que criava uma maior margem de liberdade e possibilidades de fugas caso os pescadores fossem cativos⁸.

A análise geral dos dados apresentados revela que, para o ano considerado, o percentual de escravos embarcados era maior na navegação de cabotagem (48,85%), seguido pela navegação de longo curso (29,73%) e navegação interna (26,77%)⁹.

⁷ AHRS, Fundo Comando de Armas e Marinha, Capitania dos Portos, Maço 33. Remetido por Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do RS).

⁸ A modalidade da pesca em Rio Grande no período considerado é uma questão ainda por analisar. Para Pernambuco, por exemplo, Silva (2001, p. 86 e 108) se refere os seguintes tipos de pescadores marítimos artesanais: pescadores de rede, os pescadores de alto (alto mar, linha e anzol), os camaroeiros e os caranguejeiros, diferenciando ainda entre o tipo de pesca desta província (currais, jangadas e linha) e o realizado no Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina (armações de baleias, redes de alto).

⁹ Se somarmos as “gentes do mar” empregadas na navegação de cabotagem, tráfico dos portos (navegação interna) e pescaria teremos o seguinte quadro:

Tripulantes	Quantidade	Percentual
Estrangeiros	178	10,75%
Nacionais livres	858	51,81%

Comparando os dados das Capitânicas dos Portos das províncias escravistas da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco com o Rio Grande do Sul temos o seguinte quadro:

Escravos empregados na navegação¹⁰

	<i>Rio Grande do Sul</i>	<i>Bahia</i>	<i>Rio de Janeiro</i>	<i>Pernambuco</i>
Cabotagem	48,85%	22,12%	51,57%	26,78% ¹¹
Longo Curso	29,73%	Não informa ¹²	Não informa ¹³	25% ¹⁴

O Rio Grande do Sul contava com percentuais de escravos marítimos comparáveis com os números das outras províncias escravistas citadas. Na cabotagem, o número de escravos chegou a ser maior do que na Bahia e Pernambuco, porém estas províncias contavam com considerável parcela de negros livres atuando no ramo mas a inexistência deste dado para o Rio Grande do Sul impossibilita a comparação.

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

Abaixo apresentamos dados sobre origem e destino dos navios de cabotagem que passaram pelo porto de Rio Grande no ano de 1858:

Origem dos navios de cabotagem entrados no RS em 1858¹⁵

Procedência	Quantidade	Percentual
Rio de Janeiro	162	63,03%
Bahia	30	11,67%
Santa Catarina	29	11,28%
Pernambuco	26	10,11%
Paranaguá	5	1,94%
Cabo Frio	3	1,16%

Escravos	620	37,44%
<i>Total</i>	<i>1656</i>	<i>100%</i>

¹⁰ Dados referentes ao RS do ano de 1857, citados no Relatório de Presidente da Província de 1858. Os demais referem-se ao ano de 1854 (Silva, 2001).

¹¹ 28,57% de negros livres na cabotagem.

¹² Não informa o número de escravos envolvidos com este ramo de navegação na Bahia. Somente menciona que 7% eram negros livres.

¹³ Não menciona o percentual de escravos envolvidos, somente a presença de 4,33% de negros.

¹⁴ 34,55% negros livres na cabotagem.

¹⁵ Relatório Presidente da Província. Acessado <http://www.crl.edu/content/brazil/gras.htm>

Maceió	1	0,39%
Laguna	1	0,39%
<i>Total</i>	<i>257</i>	<i>100%</i>

Destino dos navios de cabotagem saídos do RS em 1855¹⁶

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

O somatório de todos estes dados – escravos na navegação e vínculos comerciais interprovinciais – trás à tona a dimensão atlântica de uma cultura e experiência marítimas que, se não se restringiam aos negros, era marcada de forma indissociável com suas vivências. As conexões estabelecidas através da navegação de longo curso e principalmente de cabotagem, onde marinheiros de diferentes regiões do Brasil entravam em contato, propiciavam variadas situações de troca cultural no contexto do mundo atlântico. Escravos do interior da província do Rio Grande do Sul, ao efetuarem uma viagem ao porto de Rio Grande como membros de tripulações envolvidas no tráfico interno, certamente entraram em contatos com negros livres e escravos oriundos de embarcações de cabotagem do Rio de Janeiro ou Pernambuco, ou mesmo com marinheiros de navios oriundos da África. Igualmente, não era raro um escravo matriculado como marinheiro na capitania de uma província ser natural ou ter vivido em outra (Silva: 2001, p. 186). Estas e muitas outras situações, como o caso de fuga de um escravo com o qual iniciamos este artigo, fazem parte de um mosaico de complexas experiências ainda por serem analisadas.

Bibliografia

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁶ Relatório Presidente da Província. Acessado <http://www.crl.edu/content/brazil/gras.htm>

9

BARREIRO, José Carlos. *Marinheiros, portos e sociabilidades: o Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850)*. Congresso Internacional de Brasa, 2006. <http://sitemason.vanderbilt.edu/files/ew6hAQ/Barreiro.doc> - Acessado em 01/01/2007

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o RJ, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GOMES, Flávio; FARIAS, Juliana Barreto ; SOARES, C. E. L. ; ARAUJO, C. E. M. de. *Cidades Negras. Africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista -- Século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Alameda, 2006

KUNIOCHI, Marcia Naomi. A intermediação mercantil e bancária na fronteira meridional do Brasil. In: *História e Economia Revista Interdisciplinar*. Vol. 1 - n. 1 - 2º semestre 2005.

LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, nº 6, 1984.

MOLET, Claudia Daiane Garcia. *Na escuridão da noite... Autonomia e transgressões de cativos marinheiros nas ruas e becos da cidade do Rio Grande (1868-1870)*. Trabalho de conclusão do curso de História/FURG. Rio Grande: mimeo, 2007.

MOREIRA, Paulo R. S. *Entre o deboche e a rapina: os cenários sociais da criminalidade popular em Porto Alegre 1868/1888*. Porto Alegre: UFRGS/PPG História (Mestrado em História), 1993.

OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, Lavradores e Comerciantes na Constituição da Estremadura Portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737 – 1822*. Niterói, Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 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.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. 1ª. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2005

SCHERER, Jovani de Souza. *Experiências de busca da liberdade: alforria e comunidade africana em Rio Grande, séc. XIX*. Dissertação de Mestrado em História/PPGH Unisinos. São Leopoldo: 2008.

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