

MARINHEIROS E PORTUÁRIOS NO PORTO DE ITAJAÍ (1862 – 1908)

SAILORS AND PORT WORKERS IN THE PORT OF ITAJAÍ (1862 – 1908)

VINÍCIUS BONSIGNORI¹

RESUMO

Este artigo, resultado parcial de uma pesquisa mais ampla de mestrado em História, traça o perfil dos trabalhadores marítimos e portuários de Itajaí, em Santa Catarina, no recorte temporal analisado, definido pela disponibilidade dos processos-crime no acervo do Centro de Documentação e Memória Histórica da cidade (CDMH). A análise de 70 processos-crime, por meio de leitura, transcrição e tabulação dos dados, permitiu identificar pelo menos 164 indivíduos vinculados ao trabalho em navios e na orla portuária local. A partir desses registros, foi possível levantar informações detalhadas como nomes, faixas etárias, condição social, estado civil, profissão, naturalidade ou nacionalidade, local de residência, grau de alfabetização, entre outros dados relevantes para a compreensão do universo social desses trabalhadores.

Palavras-chave: História. Marinheiros. Portuários. Trabalho. Perfil.

ABSTRACT

This article, a partial result of broader Master's research in History, outlines the profile of maritime and port workers in Itajaí, Santa Catarina, within the analyzed timeframe, defined by the availability of criminal case records in the collection of the city's Center for Documentation and Historical Memory (CDMH). The analysis of 70 criminal cases, through reading, transcription, and data tabulation, made it possible to identify at least 164 individuals connected to work on ships and along the local waterfront. From these records, it was possible to gather detailed information such as names, age ranges, social condition, marital status, occupation, place of birth or nationality, place of residence, literacy level, among other data relevant to understanding the social universe of these workers.

Keywords: History. Sailors. Port workers. Work. Profile.

¹ Professor de História na rede municipal de Navegantes (SC). Graduado e mestrando em História pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Integra o Laboratório de História Social do Trabalho e da Cultura (LABHSTC/UFSC) e o Laboratório de Didática da História (LADIH/FURB). E-mail: viniciusbonsignori@gmail.com

O PORTO DE ITAJAÍ E SEUS TRABALHADORES: CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A história da vila de Itajaí e do seu porto está intimamente conectada. 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 contribuía para a consolidação de um pequeno comércio costeiro entre Itajaí e localidades litorâneas adjacentes (MOREIRA, 1995; MACHADO, 1979).

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 como “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 a “formação tardia de um grupo social cujos empreendimentos se acham interligados ao porto” (MOREIRA, 1995, p. 70).

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 (GOULARTI FILHO, 2013; HERING, 1987; MOREIRA, 1995). 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 grandes casas comerciais 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 (HERING, 1987, p.

60-63).

À medida 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 classe da burguesia local (SILVA, 2004, p. 58).

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”.²

Nesse sentido, podemos nos perguntar: quem era quem no porto de Itajaí? Quem eram aqueles que trabalhavam nos trapiches? Quais as funções que existiam nos navios que atracavam na cidade? De onde provinham? Sabiam ler e escrever? Movido por perguntas como essas, neste artigo tive por objetivo traçar 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.

Ao leitor, 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 Centro de Documentação e Memória Histórica de Itajaí (CDMH), elegi o fundo do poder judiciário, especificamente os processos-crime, para levantar dados relacionados aos perfis desses trabalhadores. O recorte temporal da pesquisa foi definido pela própria disponibilidade das fontes no

² Entre esses trabalhos, estão: D'Ávila (2018), Goularti Filho (2013), Hering (1987) e Moreira (1995).

CDMH, iniciando-se na década de 1860, quando foi instituído o juizado local, e estendendo-se até a década de 1910, momento em que se encerra o acervo de processos-crime da instituição e, coincidentemente, surgem as primeiras associações operárias na cidade.

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 – tendo em vista que só apareceram nesses processos pessoas que tiveram quaisquer tipos de relações com o poder judiciário local, seja como autores, réus, testemunhas ou apenas mencionados – quando interrogadas, oportunizam a reconstituição de dados importantes acerca desses sujeitos históricos. Esses processos foram lidos e transcritos, de modo a extrair informações como nomes, faixas etárias, condição social, estado civil, profissão, naturalidade ou nacionalidade, local de residência, grau de alfabetização, entre outros dados. Posteriormente, tais informações foram agrupadas e sistematizadas em uma tabela, o que permitiu processar essa documentação a partir de uma leitura crítica.³

1. PROFISSIONAIS & PROFISSÕES

Dentro dos 70 processos consultados nesse trabalho referente 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.

Alguns trabalhadores, por aparecerem 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

³ No campo metodológico, utilizei as sugestões de tratamento das fontes e análise propostas por Keila Grinberg (2020) para o uso de processos oriundos do poder judiciário na pesquisa histórica.

“arte marítima” e, em outra oportunidade, no ano de 1879, afirmou ao mesmo órgão ser “remeiro da catraia da barra”.⁴ Por essa razão, considere no Quadro 1 o número de vezes em que foram mencionadas 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 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.

⁴ 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.

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 (PORTELA, 2012, p. 31; AROUCHA, 2017, p. 143). 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 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 (AROUCHA, 2017, p. 254).

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 (REIS, 2019, p. 102).

Em Itajaí, o capataz 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.⁵

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 tranqueiras que desciam pelo rio Itajaí-Açu durante o período de cheias.⁶

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 (CRUZ, 2000, p. 260). 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 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 prático da barra cabia a pilotagem de embarcações nas áreas de ancoragem do porto. Na literatura, observa-se que os práticos 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 (AROUCHA, 2017, p. 115; GOMES, 2016, p. 392).

Para a década de 1860 e início do século XX, Itajaí contou com pelo menos três práticos, 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 prático, afirmou ser também capataz do porto.⁷ Embora se trate de funções distintas e a acumulação desses ofícios possa até ser considerada rara,

⁵ 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.

⁶ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário crime, caixa: 06, ordem: 05, número: 140, ano: 1869.

⁷ 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.

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 (GOMES, 2016, p. 58). 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 (OLIVEIRA, 2013, p. 127). 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 (LEANDRO, 2003). Dado esse distinto daqueles encontrados em pesquisas acerca da Marinha de Guerra, cujos remadores eram quase sempre homens negros (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 (2020, p. 77). 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.⁸

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

⁸ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 16, ordem: 02, número: 359, ano: 1879.

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 1871.⁹

Por mais que tivessem atribuições semelhantes, carpinteiros e calafates desempenhavam papéis distintos na labuta diária. Era função dos carpinteiros construir as embarcações, que ia do corte da madeira até a montagem final da embarcação. Quanto 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 1868.¹⁰ 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 (PORTELA; 2012; OLIVEIRA, 2013; SCHIBELINSKI, 2020; SILVA, 2001).

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 lugares neste período histórico e mesmo em documentos censitários. Cruz, ao examinar os

⁹ 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.

¹⁰ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 4, ordem: 18, número: 106, ano: 1868.

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 (CRUZ, 2000, p. 269).

Mas, o que seria um jornaleiro? Jornaleiro é uma categoria de trabalhador “esponja”, 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 (SARMIENTO e AZEVEDO, 2022, p. 356). 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.¹¹

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. Apesar disso, a ausência dessa informação não impede de terem origem africana, pois poderiam ser filhos de escravizados e ex-escravizados da região (SILVA, 2004, p. 83). Como mostram pesquisas desenvolvidas acerca do Rio de Janeiro, Santos e Recife, a estiva era um lugar absorvedor de egressos do cativo no final do período monárquico e início do republicano (ARANTES, 2010; CRUZ, 2000; GITAHY, 1992; LIMA, 2021).

A despeito dos 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 de ambos os lados do rio Itajaí-Açu. Este serviço era concedido pela Câmara Municipal a particulares mediante

¹¹ CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 10, ordem: 15, número: 234, ano: 1873.

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 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” (D’ÁVILA, 2018, p. 124).¹²

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 1868.¹³

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 também as profissões identificadas aos 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”.¹⁴ 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

¹² CDMH. Fundo: Câmara Municipal, série: livro de correspondências oficiais (1880 – 1882), caixa: 02, ano: 1882, fl. 79.

¹³ CDMH. Fundo: judiciário, série: sumário de culpa, caixa: 18, ordem: 08, número: 394, ano: 1881.

¹⁴ CDMH. Fundo: judiciário, série: processo crime, caixa: 10, ordem: 15, número: 234, ano: 1873.

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 “embarcação” 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” (GILJE, 2004, p. 84). 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” (RODRIGUES, 2005, p. 163). 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 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 (OLIVEIRA, 2013, p. 127).

Abaixo do autocomando 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 (OLIVEIRA, 2013,

p. 128).

Enquanto isso, na base da hierarquia a bordo estavam os pilotos e os marinheiros. 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 1878.¹⁵

Quanto aos marinheiros, cabiam 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, interferia diretamente no espaço ocupado dentro do navio, pois um marinheiro livre possuía alguns privilégios face aos marinheiros escravizados, ou um marinheiro estrangeiro poderia ser visto como *persona non grata* pelos nacionais. Ao segmentar os 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 (OLIVEIRA, 2013, p. 128; JEHA, 2011, p. 195).

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 (OLIVEIRA, 2006, p. 72).¹⁶

Certamente, o universo de trabalhadores marítimos e portuários durante

¹⁵ CDMH. Fundo: judiciário, série: autos crime, caixa: 12, ordem: 07, número: 296, ano: 1876.

¹⁶ 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.

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.

2 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 os 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 assimilar à condição do cativeiro. Ou ainda, do ponto de vista do marinheiro cativo, quiçá o trabalho no mar 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 (GILJE, 2004, p. 69; RODRIGUES, 2023, p. 140-141).

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 cativeiro. 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.

Já 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 1882.¹⁷

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.¹⁸ 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 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 (2013, p. 89-90).

Sob outro aspecto, 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 (SILVA, 2001, p. 183-184). 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ BRASIL. **Recenseamento do Brazil em 1872**: Santa Catharina. Rio de Janeiro: Typ. Commercial, 1872. p. 66.

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 (LEANDRO, 2003). 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.

Além do mais, de onde provinha toda essa gente? Na zona portuária de Itajaí, convivia 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 (LINEBAUGH e REDIKER, 2008; SCOTT, 2018). Numa 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 suprimir 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.¹⁹ 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, como primeira profissão, seguiam o exemplo do pai, e, mais tarde, adotavam ou não outra profissão que não tivesse ligação com o mar (BAPTISTA, 2000, p. 99).

Não me surpreende encontrar um número significativo de tripulantes e portuários portugueses. Mesmo após a independência, o Brasil ainda mantinha relações com Portugal. E os portugueses possuíam uma tradição de fornecimento de homens para a faina marítima (OLIVEIRA, 2013, p. 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. 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

¹⁹ 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.

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. Num movimento recíproco, a chegada de portugueses ao Rio de Janeiro segmentava o mercado de trabalho, transformando-o 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 (SANTOS JUNIOR, 2016, p. 24).

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 (JEHA, 2011).

Em Paranaguá, a situação dos marinheiros não era muito diferente da de Itajaí. Os trabalhadores portugueses ligados a 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% (LEANDRO, 2003, p. 229). 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 (LIMA, 2021, p. 54).

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 (RODRIGUES, 1999, p. 23).

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.

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? A meu ver, uma hipótese plausível seja a do vínculo familiar. 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. 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 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” (GILJE, 2004, p. 6, tradução minha).

3 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 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 (REDIKER, 1987; RODRIGUES, 1999, p. 22-23).

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.

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, cujo ingresso na marinhagem se dava em média a partir dos 15 anos (BAPTISTA, 2000, p. 99).

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.²⁰ 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. Aos 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 (GILJE, 2004, p. 27-28).

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 nesse artigo, 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 (PORTELA, 2012, p. 66; LEANDRO, 2003, p. 224). Se contrastarmos os dados sobre a naturalidade e locais de residências desses trabalhadores encontrados para Itajaí, podemos 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 as relações

²⁰ 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.

homoeróticas 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 (GILJE, 2004; JEHA, 2011).

A zona portuária itajaiense, além de ser rodeada pelas inúmeras “Maria do cais” – como eram conhecidas as prostitutas que atraíam os 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. 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 de 30%, surpreende-me que nas classes dos marítimos e portuários, a taxa de alfabetização fosse maior (FERRARO, 2009). 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 na época os indivíduos tidos por intelectuais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O porto de Itajaí, embora ainda pouco explorado pela historiografia, constitui um elemento central para a compreensão da dinâmica social do Vale do Itajaí no século XIX. A análise dos 70 processos-crime consultados revelou um contingente diverso de trabalhadores que atuavam tanto a bordo dos navios quanto nos trapiches da cidade. A maioria era composta por homens livres, nascidos no Brasil, embora se observe também uma presença significativa de portugueses e de pessoas escravizadas. Ao contrário de outros portos da mesma época, caracterizados por uma maior diversidade de origens, os trabalhadores portuários e marítimos de Itajaí eram, em sua maioria, naturais da região ou residentes em localidades próximas. No caso dos marítimos, muitos aparentavam manter relações contínuas com a cidade, evidenciadas pelo fato de serem casados e possuírem família estabelecida na região. Em menor número, identificam-se aqueles que viviam de forma mais itinerante, fazendo dos

navios sua morada e do mar, seu espaço cotidiano.

No que diz respeito ao ingresso e à permanência nesse universo laboral, verificou-se que a maior parte iniciava suas atividades em torno dos 20 anos de idade e permanecia na profissão até a faixa dos 40 a 49 anos. Contrariando o estereótipo amplamente difundido do marinheiro iletrado, muitos dos trabalhadores que passaram por Itajaí demonstraram domínio da escrita, deixando suas assinaturas nos documentos judiciais analisados. Esse dado sugere um nível de letramento superior à média da população brasileira da época, conferindo complexidade ao perfil desses sujeitos históricos. Assim, o porto se apresenta não apenas como um espaço de circulação de mercadorias, mas também como um território de relações sociais densas, onde se articulavam experiências de trabalho, pertencimento e mobilidade.

REFERÊNCIAS

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.

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.

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

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.

Centro de Documentação e Memória Histórica de Itajaí (CDMH):

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

FERRARO, Alceu R.. **História inacabada do analfabetismo no Brasil**. São

Paulo: Cortez, 2009.

Fundo: Processos-crime. Caixas: 01 a 30. Anos: 1862 a 1908.

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. 395f. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

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

GRINBERG, Keila. A história nos porões dos arquivos judiciais. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2020. p. 119-139.

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

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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

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.

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

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

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.

Recebido em 22-04-2025.

Aprovado para publicação em 28-10-2025.