

Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, Sul do Brasil, século XIX

*José Augusto Leandro*¹

Resumo: Neste artigo destacamos alguns aspectos do modo de vida dos marinheiros que transitaram pela baía de Paranaguá (Sul do Brasil) no século XIX, ou que ali residiam. Chamamos atenção para a grande mobilidade espacial, para as difíceis relações hierárquicas de trabalho e para a busca de vencimentos monetários rápidos e fáceis que, segundo Marcus Rediker, compõem alguns dos elementos significativos da chamada cultura marítima.

Palavras chaves: cultura marítima; marinheiros; baía de Paranaguá; século XIX.

Abstract: We highlight, in this article, some aspects of the way of life of sailors who either passed through or lived in the Paranaguá bay area (Southern Brazil) during the 19th Century. We also put emphasis on the high level of spatial mobility, the difficult work hierarchy relationships and the quest for quick and easy money which, according to Marcus Rediker, make up some of the main characteristics of maritime culture.

Key words: maritime culture; sailors, Paranaguá Bay; 19th century.

Introdução: Apontamentos sobre ‘gente rude’

...provará que o perpetrador do crime foi um marinheiro cheirando a alcatrão e de corpo grosso e não o indiciado que nenhum vestígio mostra do crime, porque nunca se achou nessa circunstância...²

Barulhentos, rezingueiros, desertores, atrevidos, bêbados, incorrigíveis, desordeiros. Na comarca de Paranaguá (localizada no Sul do Brasil, província do Paraná), na segunda metade do século XIX, os marinheiros eram, muitas vezes, assim caracterizados nos

¹ Doutor em História Cultural. Professor do Departamento de História da Uepg.

²1864. Juízo de Execuções crime da cidade de Paranaguá. Autos crimes de execução crime em que são a Justiça executante e Manoel, escravo de Antonio Vieira de Miranda Évora executado. Arquivo do Museu da Justiça, Curitiba/PR.

documentos jurídicos³. (LEANDRO, 2003) Às vezes, até mesmo *a priori* eram suspeitos de algum crime. O exemplo que segue é emblemático: quando, na noite de 30 de julho de 1863, Anna Alves, moradora em Guaratuba, sofreu lesões corporais na cabeça, orelhas, e nos braços ("do cotovelo para baixo que cortou a carne e nervos até o osso"), a culpa recaiu sobre um escravo de nome Manoel. Em nenhum momento ele foi reconhecido, pelas testemunhas, como o autor do crime e, aproveitando-se desta brecha, a estratégia da defesa foi jogar a culpa sobre um marinheiro qualquer, pois, segundo depoimento da vítima, seu agressor cheirava "alcatrão" e tinha "corpo grosso", características que não se aplicavam ao acusado no processo em questão, escravo do catarinense Antonio Vieira de Miranda Évora.⁴

Malcheirosos e de corpos rudes. A representação dos marinheiros que residiam ou transitavam pela comarca de Paranaguá, durante o século XIX, não era muito diferente da representação feita, no final dos oitocentos, pelo escritor Adolfo Caminha no romance *Bom-Crioulo*. O agressor da citada Anna Alves poderia ser um dos muitos marinheiros descritos pelo literato, como Herculano, cujas "unhas metiam náusea, muito quilotadas de alcatrão, desleixadas mesmo". (CAMINHA, 2001, p.14)⁵ Ou mesmo o personagem principal do romance, Amaro, descrito como "um latagão de negro, muito alto e corpulento, figura colossal de cafre (...) com um formidável sistema de músculos...". (IDEM, p.18)

No que se refere ao alcatrão, Luiz Geraldo Silva anota que este

era uma mistura líquida, escura e viscosa, obtida da destilação de substâncias orgânicas como a madeira e o carvão, estava nas mãos e nas roupas de vários destes marujos. Tal substância era empregada em grande escala na marinha de então, seja para preservar da ação destruidora da água e

³ Um documento de 1861 descreveu quatro trabalhadores do mar que realizavam serviços para a capitania do porto de Paranaguá da seguinte maneira: "Mariano Pereira – este consta que é desertor de um barco de guerra; Francisco Elias – este é um prático muito atrevido, fiado de ser sobrinho do prático-mor(...); Caetano da Fé – este vive continuamente debaixo de desordem (...); Amancio José Lopes – este tem uma conduta incorrigível, vive continuamente debaixo de bebedeira." 1861. Delegacia de Polícia da Cidade de Paranaguá. Autos de culpa crime de ofensas físicas em que são O juiz ex-officio autor e Mariano Pereira, Francisco Elias, Caetano da Fé e Amancio José Lopes reus. Arquivo do Museu de Justiça, Curitiba/PR.

⁴ 1864. Juízo de Execuções crime da cidade de Paranaguá. Autos crimes de execução crime em que são a Justiça executante e Manoel, escravo de Antonio Vieira de Miranda Évora executado. Arquivo do Museu da Justiça, Curitiba/PR.

⁵ Romance publicado pela primeira vez em 1895.

tornar, tanto quanto possível, impermeáveis os cascos das embarcações, seja para alcatroar os mastros, o cordame e outras peças mais expostas e que eram alagadas. (...) Esse contato com o alcatrão, seja em partes do corpo seja nas roupas, não parecia fazer nada bem aos marujos, fossem cativos ou não: afinal, o alcatrão aplicado sobre a pele produzia graves irritações. Seus fenóis, caso fossem absorvidos pela pele, podiam provocar intoxicações. (SILVA, 2001, p.189-190)

Essa representação de homens corpulentos, brutos e fétidos acoplado aos marinheiros tinha certa razão de ser. Com efeito, muitos possuíam corpos fortes, talhados nas pesadas tarefas do trabalho cotidiano nos navios, e muitos também exalavam o nauseabundo alcatrão. Dessa feita, é possível afirmar que para boa parte dos marinheiros do século XIX aquilo que Goffman conceitualiza como estigma também era aplicável, pois aos olhos da sociedade eles carregavam, fisicamente, “um atributo profundamente depreciativo”.⁶ (GOFFMAN, 1988, p.13)

Para além das aparências físicas, este artigo destaca alguns aspectos do modo de vida dos marinheiros que transitaram pela baía de Paranaguá no século XIX, ou que ali residiam. Chamamos atenção para a grande mobilidade espacial, para as difíceis relações hierárquicas de trabalho e para a busca de vencimentos monetários rápidos e fáceis que, segundo Marcus Rediker, compõem alguns dos elementos significativos da chamada cultura marítima.

Mobilidade

Muitos dos homens com habilidades para a vida no mar, no século XIX, não estavam vinculados diretamente como trabalhadores das capitânicas dos portos das diversas cidades litorâneas brasileiras. Preferiam empregar-se em navios mercantes, vivendo uma vida de ampla mobilidade, com certa autonomia de decisão, andando de lá para cá em busca de melhores dias. O caso do marinheiro Leandro Gonçalves de Gouvea, de 29 anos, filho de um parnanguara, é ilustrativo dessa grande mobilidade no espaço. Ele foi preso porque seu

⁶ Para Goffman, o estigmatizado é socialmente um “desacreditado” e possui uma “identidade deteriorada”.

desembarque na Ilha do Mel, em junho de 1861, foi considerado ilegal. Quando interrogado sobre o fato, respondeu:

Que houvera quatorze anos mais ou menos que anda ausente desta cidade sempre embarcado em diversos navios um dos quais de Nação Alemã, foi à Europa há cinco anos mais ou menos, e depois desembarcou em Pernambuco onde esteve três anos mais ou menos servindo de estivador de navios mercantes onde se achava quando lá chegou o Brigue Nacional Maria Roza comandado pelo capitão Manoel Custódio de Araújo França a quem pediu uma passagem para esta cidade e como brasileiro conhecido do mesmo Capitão e mais companhia, o dito capitão não duvidou a receber-lhe em seu bordo sem passaporte. Perguntado se ele respondente já andou embarcado em algum navio de guerra e em que tempo foi isso? Respondeu que em mil oitocentos e cincoenta e dois voluntariamente serviu por seis meses no Hiate Itagipa na Bahia e findo esse tempo obteve sua guia de embarque o qual ficou com a Capitania do Porto daquela cidade quando matriculou para bordo de um navio mercante Inglês para Buenos Aires e de lá para Santos onde embarcou no navio Alemão que foi para a Europa.⁷

É praticamente impossível discutir o significado do cotidiano dos trabalhadores do mar sem vinculá-lo à cultura marítima. Marcus Rediker, em trabalho sobre as tripulações da marinha inglesa no século XVIII, discute os vários pontos que constituíram essa cultura marítima: os homens do mar eram homens do mundo, com grande mobilidade no espaço e que conviviam com outros trabalhadores de nacionalidades diversas; eram homens que viviam um processo coletivo de trabalho; como trabalhadores assalariados, muitos deles buscavam dinheiro que, em princípio, poderia ser conseguido rapidamente em alguma viagem qualquer (o autor lembra que em tempos de guerra os soldos eram maiores); possuíam uma linguagem própria forjada nas lidas do mar; e continham um forte "espírito de rebelião" ao mesmo tempo em que estavam imersos num universo de hierarquia baseada na autoridade, na violência e na disciplina do trabalho. (REDIKER, 1987)

Inúmeros marinheiros que residiam na comarca de Paranaguá, ou que por ela transitavam, comungavam destas características. Gente como Manoel Antonio da Silva, natural de Portugal e residente na Ilha da Cotinga, mas que vivia boa parte do tempo embarcado em navios estrangeiros. Ele fazia trabalhos para a barca Argentina *Paulina*

⁷1861. Delegacia de Policia da Cidade de Paranaguá. Autuação de um officio para effeito de se proceder averiguações policiaes pelo desembarque na Ilha do Mel deste Districto de um individuo vindo no Brigue Nacional Maria Roza como adiante se demonstra. Arquivo do Museu da Justiça, Curitiba/PR.

quando foi acusado, em 1859, de contrabando de fazendas diversas para Paranaguá⁸; gente como Joaquim José Botelho e José Antonio de Siqueira, o primeiro natural da Ilha do Sal, em Cabo Verde, e o segundo natural de Maceió. Os dois camaradas forjaram amizade em viagens conjuntas, amizade que se prolongou por terra, pois dividiam as despesas de uma casa em Paranaguá, numa convivência nem sempre pacífica, é verdade⁹; gente como Leandro Gonçalves de Gouvea - o “filho pródigo” anteriormente citado -, que retornou a Paranaguá após quatorze anos de trabalho com camaradas de nacionalidades diversas em navios de diferentes bandeiras. E muitos outros.

Ainda no que tange à mobilidade espacial, fato a destacar é a grande presença de marinheiros nascidos em Portugal que transitaram pela comarca de Paranaguá ou que ali se radicaram ao longo do século XIX. Em pesquisa com cerca de 230 processos criminais da segunda metade do oitocentos, Leandro (2003) observou a origem dos trabalhadores do mar residentes na comarca (marítimos, marinheiros, capitães de navios, pilotos, contramestres, náuticos, calafates, remeiros, práticos da barra, pescadores, estivadores e cozinheiros de bordo) que prestaram depoimento perante o juizado criminal na condição de testemunhas de variados conflitos, um total de 140. Os naturais da comarca perfizeram 58% do total, enquanto os não nascidos na região somaram o expressivo índice de 42%. Dentre estes últimos, a maior parte era natural de Portugal, muitos nascidos no Porto e em Lisboa.

⁸1859. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos de contrabando de mercadorias em que é o Juízo ex-officio autor e Manoel da Silva reo. Arquivo da Primeira Vara Criminal de Paranaguá/PR.

⁹Em maio de 1874, Joaquim moveu ação criminal contra José. Explicou ao juiz “... que tendo feito algumas viagens como marinheiro conjuntamente com José Antonio de Siqueira (...) julgou ele interrogado que Siqueira era seu camarada, e um certo dia em conversa Siqueira queixou-se que na casa em que estava morando era sempre incomodado e que por isso estava desgostoso; e então ofereceu-se ocasião de propor-se a ir morar em casa dele ofendido, pagando-lhe metade do aluguel da casa; ora, nesta casa ambos tinham o mesmo direito, e entretanto por mais de uma vez Siqueira fechou-lhe a porta da rua, deixando-o na rua, pelo que ele ofendido recriminou-o, fazendo-lhe ver que ambos tinham o mesmo direito (...) e nessa conversa alteraram-se de forma a travar-se luta entre eles corpo a corpo...”. 1874. Tribunal do Jury da Comarca de Paranaguá. Autos crimes de offensas physicas em que são A Justiça autora e José Antonio de Siqueira reu. Arquivo da Primeira Vara Criminal de Paranaguá/PR.

No que concerne aos autos de ratificação de protesto marítimo, documentos vinculados ao juizado comercial, o autor também identificou trabalhadores do mar naturais e residentes na comarca. De um total de 143 depoentes (capitães de navios, pilotos, contramestres, marinheiros, marítimos, práticos da barra, grumetes, moços e cozinheiros de bordo), o grande destaque nos mares do Atlântico Sul eram os trabalhadores portugueses, que representavam 45% da tripulação de 21 navios que lançaram mão do protesto marítimo entre 1852-1883.¹⁰

Por sua vez, os remeiros que levavam pessoas e objetos (sobretudo pedras) para os diversos cantos da baía, e que praticavam uma pesca rudimentar, e que não eram vinculados diretamente a alguma instituição e nem se embarcavam em navios mercantes, não podem ser enquadrados como representantes dessa cultura marítima de grande mobilidade espacial a que estamos nos referindo. Eles, na sua maior parte, eram pequenos lavradores que atuavam eventualmente como "marítimos" na comarca. Quando se apresentavam em juízo, declaravam, muitas vezes, serem "lavradores" ou "marítimos" e, em menor frequência, declaravam serem "pescadores".¹¹

Relações hierárquicas de trabalho

Dentre os elementos da cultura marítima a que chama atenção Rediker, a documentação pesquisada revelou que os castigos impostos pela hierarquia da faina marítima eram constantes. Uma vez no interior das embarcações, da armada ou mercantes, e mesmo

¹⁰Dezesseis navios eram de bandeira brasileira. Os cinco demais, com um representante de bandeira sarda, chilena, inglesa, toscana e sueca.

¹¹ Nesse sentido, no período estudado, a pesca na comarca correspondia a uma "pequena produção mercantil simples", a uma "pequena produção familiar dos pescadores-lavradores", nos termos da tipologia efetuada por Carlos Diegues. (DIEGUES, 1983, p.150-151)

fora delas, o castigo físico foi um dos principais elementos presentes no cotidiano dos marinheiros, grumetes e moços, fossem eles naturais de Paranaguá ou de passagem pela baía, fossem eles livres ou escravos. Até mesmo em um inventário de um dos capitães do porto de Paranaguá, Rodrigo José Ferreira, "um chicote de cavalo, com cabo de prata" foi arrolado entre os bens deixados pelo finado.¹²

Apanhar de um capitão de navio era fato comum no cotidiano da pobreza dos trabalhadores do mar que viviam embarcados. Hermenegildo, moço da barca brasileira *Idalina*, foi "maltratado com murros e bofetadas no rosto" e injuriado "com as palavras filho da puta e outras" pelo capitão da mesma barca, o português João da Cruz Salvado, em 1875. Neste caso é interessante destacar a fala de um dos tripulantes, Chrispim Franco, que presenciou a cena e confirmou a agressão: "aos costumes disse que não [era] amigo nem inimigo de qualquer das partes, porém dependente pelas relações que existe entre ele como tripulante e o acusado capitão da barca *Idalina*".¹³ Tal relação de subordinação para com o capitão do navio certamente foi o motivo que fez com que Hermenegildo desistisse da ação, em 11 de maio de 1875.

Também caso em que houve desistência da ação, envolvendo trabalhadores do mar, ocorreu em 1864. Neste ano, em início de julho, o capitão do patacho nacional *Paquete Catarinense*, bem como um caixa italiano ali em viagem, entraram com uma ação de desobediência e injúrias contra o contramestre e um marinheiro da mesma embarcação. O capitão alegou que estes pretenderam insurgir toda a tripulação (que contava, entre outros elementos, com três marinheiros residentes em Paranaguá) após a sua ordem de proibição do pagamento de promessa, em terra, pelos perigos sofridos durante parte da viagem. Mas

¹²1866. Juízo de Orfãos e Ausentes da Cidade de Paranaguá. Autos de inventário e arrecadação dos bens do finado capitão de fragata Rodrigo José Ferreira inventariado. O Capitão tenente d'Armada João Pedro de Carvalho Rapozo depositário. Arquivo do Museu de Justiça, Curitiba/PR.

¹³1875. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos crime de injúrias e ofensas leves em que são Hermenegildo José Vianna autor e João da Cruz Salvado réu. Arquivo da Primeira Vara Criminal de Paranaguá/PR.

na ótica de uma das testemunhas, o parnanguara Bernardo Francisco Malheiro, marinheiro de 22 anos, não havia insubordinação alguma, porque durante os percalços surgidos no mar eles haviam, de fato, feito promessa e era "certo que na ocasião do perigo estava o Capitão de quarto e era o contramestre quem dava as ordens".¹⁴ Como lembra Jaime Rodrigues (1999, p.29), "recorrer à força divina para salvar o navio de uma situação de perigo era uma dentre tantas atitudes tomadas pelos tripulantes". No caso acima narrado, talvez com receio da pecha de capitão medroso - as testemunhas em uníssono lembraram a importância da promessa feita em mar e a ausência do capitão no comando do navio nos momentos de intenso perigo - este recuou e desistiu da ação menos de uma semana após iniciá-la.

Fato mais comum era um marinheiro desistir de uma ação contra um capitão de navio do que este voltar atrás em suas ordens. Portanto, o caso acima ilustrado é atípico. No caso de Hermenegildo, o moço esbofeteado pelo capitão da barca *Idalina*, se não desistisse da ação movida contra seu superior, ele provavelmente seria obrigado a abandonar a embarcação ancorada em Paranaguá. E, pior, poderia ficar sem soldo algum.

Tal situação aconteceu com dois parnanguaras, abandonados no continente africano no início de setembro de 1859, especificamente na Ilha do Sal, em Cabo Verde. Mesmo assim, o contramestre Alexandre Ferreira dos Santos e o marinheiro Antonio Francisco Lima tiveram forças para mover, alguns meses depois, ação contra o proprietário da barca *Hermancia*, o também parnanguara José Antonio Pereira Alves. No caso, eles pediram o pagamento de passagem da África para o Brasil e mais as soldadas devidas de cinco meses e três dias de trabalho. O contramestre e o marinheiro receberam, respectivamente, 253 mil e 990 réis e 218

¹⁴1864. Delegacia de Polícia da Cidade de Paranaguá. Autos de culpa crime de desobediência e inúrias em que são Francisco Salles Cardozo e Stefano Selasco queixosos e Joaquim Pedro Moreira e Manoel de Oliveira Dias reus. Arquivo da Primeira Vara Criminal de Paranaguá/PR.

mil e 300 réis, valor que incluía, em ambos os casos, 50 mil réis da passagem Cabo Verde-Paranaguá.¹⁵

Soldada

Pela ação acima citada depreende-se que o valor das soldadas que o contramestre e o marinheiro recebiam por mês girava em torno de 40 mil réis e 33 mil réis. Esses valores podem ser considerados baixos para uma travessia atlântica. No quadro que segue, para o ano de 1858, encontramos uma soldada (por mês) de 40 mil réis para um contramestre que atuava em viagens bem menos arriscadas, como a do trajeto Paranaguá-Rio da Prata, por exemplo.

QUADRO 1 - MAPA DAS SOLDADAS (EM MIL RÉIS) QUE SE PAGAM À GENTE DO MAR, NO PORTO DE PARANAGUÁ – 1858

CLASSES	DESTINO			
	Rio da Prata	Rio de Janeiro	Santos	Santa Catarina
Mestres ⁽¹⁾	300	140	50	40
Pilotos ⁽²⁾	60	40	-	-
Contramestres ⁽²⁾	40	35	35	35
Praticantes ⁽²⁾	24	20	-	-
Marinheiro ⁽²⁾	32	30	26	26
Moços ⁽²⁾	27	26	12	12

FONTE: Série Marinha – XM 712 – Correspondência do Capitão do Porto de Paranaguá ao Ministro da Marinha. Arquivo Nacional

(1) Viagem redonda.

(2) Por mês.

Em 1874, a soldada mensal de um marinheiro havia subido 14 mil réis, comparada à soldada paga em 1858. Pelo menos àqueles que se envolviam no trajeto Rio de Janeiro-Paranaguá. Nesse ano, Pedro Celestino de S. José afirmou ao juiz comercial de Paranaguá que:

tendo-se matriculado como marinheiro a bordo do Iate Nacional *Bahia*, de que é mestre Julio Lang, no porto do Rio de Janeiro para seguir viagem para o desta cidade de Paranaguá, vencendo a soldada de quarenta e quatro mil réis ao mês, ocorre que tendo aqui chegado o dito iate, e estando ele já descarregado, vê-se o suplicante na impossibilidade de continuar a servir a bordo dele, não só pelo

¹⁵1859. Juízo Commercial da Cidade de Paranaguá. Autos de deposito em que são o capitão do porto desta cidade supplicante e José Antonio Pereira Alves supplicado. Arquivo do Museu da Justiça, Curitiba/PR.

estado de enfermidade em que se acha, como também por causa dos graves distúrbios que freqüentemente se dão a bordo, motivados pela conduta pouco regular do contramestre; mas não querendo o mestre do mesmo iate dar ao suplicante a soldada já vencida, para que o suplicante possa tratar de sua saúde, coagindo assim o suplicante a permanecer a bordo contra sua vontade, vem o suplicante requerer a V. Senhoria que se sirva mandar a sua presença o dito mestre Julio Lang...¹⁶

A soldada de 44 mil réis de um marinheiro embarcado em navio mercante, como a de Pedro Celestino, era bem mais sedutora do que aquela paga pela capitania do porto de Paranaguá aos seus trabalhadores. Para se ter idéia, em 1859 os remeiros da capitania recebiam 25 mil réis por mês, e o patrões, 30 mil réis. Em 1878, o capitão do porto queixava-se: "o patrão e remeiros ganham pouco, razão de não poder-se obter um pessoal apropriado a todo acometimento da vida no mar". E, em 1885, o capitão Ireneu José da Rocha registrava que os patrões e os remeiros recebiam mensalmente a mesma quantia de 1859. Segundo narrou o referido capitão ao Ministro da Marinha, era difícil contar com uma população de trabalhadores do mar dedicados à capitania do porto, em Paranaguá: "...à vista de tão exíguo pessoal, e tão mal remunerado (...) a capitania do porto não pode obter pessoal idôneo para seus serviços especiais de marinheiros (...). Portanto a instituição condenada à inação perde quase sua razão de existência"¹⁷.

Para os trabalhadores do mar que residiam em Paranaguá era melhor andar embarcado boa parte do tempo em algum navio mercante do que se vincular à capitania do porto. A busca por um *ready money* mais atraente, característica destacada por Rediker como um dos componentes da cultura marítima, auxilia no entendimento do porquê a capitania do porto de Paranaguá ficava, muitas vezes, em situação embaraçosa, sem marinheiros para as diversas tarefas da instituição. Vale lembrar que muitos marinheiros que atuavam em navios mercantes, ao contrário dos vinculados às diversas capitâncias dos

¹⁶1874. Juízo Commercial da Cidade de Paranaguá. Autos de petição em que é Pedro Celestino de S. José supplicante e Julio Lang mestre do Hiate Bahia supplicado. Arquivo do Museu da Justiça, Curitiba/PR.

¹⁷ Relatório apresentado pelo Ilmo. Sr. Capitão Tenente Ireneu José da Rocha Capitão do Porto e Comandante da Escola n. 9 de Aprendizes Marinheiros da Provincia do Paraná em Paranaguá, anno de 1885. Arquivo Nacional. Série Marinha XM 1114.

portos, tinham a possibilidade de obter um soldo mais rápido, dependendo do itinerário do navio. Bastava combinar, com o capitão, a forma de pagamento: redonda (ida e volta para um destino), um só destino, ou mesmo mensal.

Na busca pelo *ready money*, certos marinheiros até não se consideravam mal pagos, como um personagem criado pelo médico parnanguara Leocádio Correia em seu folhetim "Scenas do Mar", publicado no jornal "Operário da Liberdade", em 1870: "O nosso cobre é o mais bem ganho que há debaixo do sol". Entretanto, outro personagem lembrava que o dinheiro obtido com a faina marítima também era dos "mais mal gasto", forçando o interlocutor do diálogo a reconhecer: "Lá isso é verdade: ele em nossas mãos escorrega como se lhe deitassem sebo".¹⁸

Conclusão

É possível concluir, no âmbito deste artigo, que a categoria marinheiros, no período e no espaço estudados, era vista com desconfiança por diversos segmentos sociais. Rudes e malcheirosos, os marinheiros eram tidos como tradicionalmente desordeiros. Vale lembrar que essas representações também são tributárias do tradicional preconceito das fontes escritas do século XIX, sobretudo as de natureza jurídica, como já demonstrado pela historiografia que se debruça sobre as classes pobres do oitocentos. (DIAS, 1984; CHALHOUB, 1988, 1990; MOURA, 1998; SOTO, 2001;)

Pelas diversas histórias narradas, muitas delas de natureza conflituosa, é possível perceber também que nem sempre o companheirismo dos trabalhadores do mar forjado na faina marítima se mantinha em terra. E nem mesmo no interior das embarcações esse companheirismo era algo constante. Com efeito, capitães de navios, mestres, contramestres, marinheiros, moços, grumetes, bem como práticos da barra e remeiros da capitania do porto

¹⁸Operário da Liberdade. Paranaguá, novembro de 1870, p.2.

de Paranaguá formavam um bloco de trabalhadores com diversas fissuras no seu interior. Como lembra Jaime Rodrigues, “o único fator de unidade cultural provavelmente era o gênero. As profissões do mar eram uma parte exclusivamente masculina do mundo ocidental, e principalmente homens pobres se empregavam nelas”. (RODRIGUES, p.19-20)

Como nos ensina Thompson, a cultura "com sua invocação confortável de um consenso, pode distrair nossa atenção das contradições sociais e culturais, das fraturas e oposições existentes dentro do conjunto". (THOMPSON, 1998, p.17) O estudo de conflitos envolvendo trabalhadores do mar auxilia no entendimento dessas fraturas e oposições e deve ser considerado pelos historiadores sociais e da cultura. Em todo caso, no âmbito deste artigo, pelas histórias narradas envolvendo trabalhadores do mar pobres, é possível concordar com Rediker no sentido de se entrever aspectos comuns aos marinheiros: a grande mobilidade espacial, as difíceis relações hierárquicas de trabalho que impunham severas subordinações no interior do navio, bem como a busca por dinheiro fácil e rápido pontuavam regularmente o cotidiano do trabalho dessas gentes nos mares do Atlântico Sul, na segunda metade do século XIX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMINHA, Adolfo. **Bom-crioulo**. São Paulo: Ática, 2001.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

_____. **Visões da liberdade**. Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. **Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar**. São Paulo: Ática, 1983.

GOFFMAN, Erving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1988.

LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888. Florianópolis, 2003. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História – UFSC.

MOURA, Denise A. Soares de. **Saindo das sombras**: homens livres no declínio do escravismo. Campinas: Área de Publicações CMU/Unicamp, 1998.

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.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo:, v.19, n.38, 1999, p.15-53.

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.

SOTO, Maria Cristina Martinez. **Pobreza e conflito**: Taubaté, 1860-1935. São Paulo: Annablume, 2001.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.