

## As fraturas da Hidra: escravidão marítima através de um auto criminal (Rio Grande, 1873)

*The Hydra's fractures: maritime slavery through a criminal case (Rio Grande, 1873)*

Douglas Reisdorfer,<sup>1</sup> UFPel

### Resumo

Este trabalho busca analisar a escravidão marítima sediada na Cidade de Rio Grande nas últimas décadas de vigência da instituição servil. Valendo-se de um auto criminal ocorrido em 1873, procura-se demonstrar o conjunto de relações sociais, poder e trabalho no qual marujos escravizados estavam imersos. Especificamente, este texto se debruça sobre dois aspectos principais: a escravidão marítima e sua capacidade de produzir cesuras na solidariedade de classe dos marinheiros; e a aplicação do castigo sobre marujos escravizados da marinha mercante e a postura dos envolvidos diante dessa prática. Ademais, este artigo visa observar a resistência daqueles sujeitos às situações de dominação e violência que lhes atravessavam, investigando as formas de contestação maruja à escravidão e ao trabalho marítimo.

**Palavras-chave:** Escravidão; Cultura marítima; Rio Grande; Processo criminal.

### Abstract

This work seeks to analyze the maritime slavery situated in Rio Grande city in the last decades of the servile institution's existence. Based on a criminal case which occurred in 1873, it seeks to demonstrate the set of social relations, power, and work in which enslaved sailors were immersed. Specifically, this text focuses on two main aspects: the maritime slavery and its capacity to produce ruptures in the sailor's solidarity class; and the application of punishment on enslaved sailors of the merchant marine, regarding the practice itself and the attitude of those involved in it. Furthermore, this article aims to observe the slaves' resistance to the situations of domination and violence that were imposed on them, investigating the forms of objection to slavery and maritime labor.

**Keywords:** Slavery; Maritime culture; Rio Grande; Criminal case.

### Introdução

A faina excessiva, a disciplina implacável e as péssimas condições materiais do trabalho marítimo<sup>2</sup> acometiam marinheiros das mais variadas origens. Locus de grande diversidade, seja cultural, étnica, nacional, religiosa ou social, os navios mercantes eram ambientes de trabalho pouco aprazíveis a quem se dedicasse a viver sobre o mar. Talvez, é o que estava pensando Anastácio, marujo africano e escravizado, quando às 8 da manhã do dia 18 de agosto de 1873 era convocado para o convés. Frente à forte hierarquia que pairava sobre

<sup>1</sup> Graduando do curso de Licenciatura em História da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

<sup>2</sup> Muitos eram os dissabores de se trabalhar sobre o mar. Em muitos casos, marinheiros recebiam baixo soldo, má alimentação, água de péssima qualidade; também eram afligidos por muitas doenças, como o escorbuto, por exemplo. Tal doença resultava da falta de vitamina C no corpo, e devia-se à alimentação dos marinheiros, uma vez que em viagens marítimas o consumo de frutas e legumes frescos era dificultado. Para mais informações sobre as condições de vida dos marinheiros, ver Rodrigues (2005).

os homens do mar, não tinha muita escolha senão sair do rancho<sup>3</sup> e obedecer às ordens de seu superior, o contramestre<sup>4</sup> José Alves Vianna. Este poderia ter sido mais um dia de mandos e desmandos, trabalho incessante, atritos entre os tripulantes e os oficiais. O africano, contudo, abalou a rotina do brigue *Sublime*, voltando-se contra a violência que sofria no dia a dia da embarcação. Tempos depois, foi condenado à pena de duzentos açoites e a trazer ferro ao pescoço por seis meses.<sup>5</sup>

A condição servil fez-se presente nas mais diversas atividades econômicas do Brasil colonial e imperial. Escravizados realizavam o grosso da labuta, sendo a pele negra um elemento constante das paisagens: nos engenhos de açúcar, nas plantações de café, nas charqueadas, nas ruas das cidades e nos casarões da elite senhorial. A historiografia da escravidão no Brasil é profícua, e muito já se sabe a respeito dos trabalhadores escravizados dos espaços rural e urbano.<sup>6</sup> O cativo não se restringia à terra firme; tal opressão afligia também os trabalhadores marítimos, como os marinheiros, os pescadores, os canoieiros e demais ocupações relacionadas à lida das águas. Alguns historiadores já se dedicaram a desvendar a experiência social e cultural de escravizados-marinheiros nos navios da marinha mercante brasileira. Apesar disso, há muito para se conhecer a respeito desses sujeitos, cujo esforço ligava diferentes portos brasileiros entre si, e estes com cidades de além-mar.

O brigue *Sublime*, em que Anastácio trabalhava, era da Bahia. Realizou parada no Rio de Janeiro, possivelmente para algum negócio ou reparo, e daí se destinou a Rio Grande. Percursos do tipo, ligando diferentes cidades brasileiras, tinham como consequência a difusão de ideias, notícias e experiências entre as pessoas da época. Sem dúvida, a vivência de escravizados-marinheiros era riquíssima: quando tripulantes de embarcações da navegação de longo curso, poderiam conhecer outros continentes, visitar outros países, aprender mais sobre outras culturas. Tal riqueza também é válida para aqueles que integravam a navegação de

<sup>3</sup> De acordo com dicionários de época consultados, rancho era a parte do navio em que os marinheiros da marinha mercante eram alojados. Ver Angra (1877, p. 170).

<sup>4</sup> De modo geral, a marinha mercante era dividida em dois grupos principais: os oficiais, que exerciam as atividades de comando; e os marinheiros, que realizavam o trabalho braçal. São muitas as variações denominativas para os cargos e funções dos navios, mas vejamos os principais. Entre os oficiais, havia três cargos mais recorrentes. Capitão, piloto e contramestre. O primeiro era a autoridade máxima da embarcação, cabendo-lhe tomar as decisões mais importantes relativas ao percurso marítimo, formar a tripulação, pagá-la; era também responsável pela integridade do navio e de suas mercadorias, devendo ser responsabilizado por quaisquer danos ocorridos. Ao piloto, por sua vez, cabia a função de dirigir o navio para seu destino; para isso, deveria possuir conhecimentos marítimos aprofundados. O contramestre deveria cuidar da carga do navio e comandar os marinheiros em suas tarefas diárias sobre o convés, sendo responsável também por sua limpeza. Para maiores informações acerca da hierarquia naval, consultar dicionários de linguagem marítima do século XIX: Angra (1877) e Campos (1823).

<sup>5</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

<sup>6</sup> Podemos mencionar alguns trabalhos clássicos que enveredaram pelo sistema escravista e pelas vidas de trabalhadores escravizados. Para a escravidão rural, ver: Lara (1988), Machado (2018) e Schwartz (1988). Quanto à escravidão urbana, ver: Algranti (1988), Chalhoub (1990), Karasch (2000) e Wissenbach (1998).

cabotagem. Através dela circulavam por diferentes cidades portuárias do Império, carregando consigo saberes, práticas culturais e informações. Partícipes de um mundo eivado de mobilidade, viajando pelas regiões as mais distantes, suas vidas eram atravessadas por solidariedades, rupturas e resistências; eram marcados pelas tensões da sociedade brasileira e pela riqueza cultural do Atlântico.

Através deste caso criminal, portanto, procuraremos explorar a escravidão marítima sediada em Rio Grande. Três problemas de pesquisa guiarão a análise do processo. Primeiro, as relações de poder que envolviam marujos escravizados a bordo das embarcações e a consequente resistência destes trabalhadores: procura-se apresentar as violências a que estavam submetidos e as possibilidades de contestação à autoridade naval.<sup>7</sup> Outra temática examinada será o lugar da escravidão no âmbito das solidariedades de classe dos marinheiros. Argumenta-se que sua presença a bordo poderia provocar a ruptura da comunhão de interesses que unia os marujos. O artigo, por fim, debruça-se sobre a prática do castigo físico no ambiente embarcado, observando como as partes do processo apresentaram-na à Justiça, quais os sentidos de seus depoimentos, as possíveis leituras dos envolvidos acerca da punição, etc. Parte desta pesquisa, vale mencionar, foi desenvolvida em trabalho de conclusão de curso (REISDORFER, 2021). Aqui, procuraremos apresentar seus resultados, mas também aprofundar alguns dos argumentos desenvolvidos e acrescentar aspectos não abordados, como a discussão sobre o castigo físico.

### **Cesuras na Hidra: a escravidão marítima e a solidariedade de classe dos marujos**

Homens de muitos lugares labutavam a bordo das embarcações brasileiras no século XIX. Enquanto as marinhas mercantes de outros países possuíam tripulantes de inúmeras nacionalidades, nos navios da América portuguesa destacavam-se os lusitanos e os africanos, sendo estes de diferentes origens étnicas (RODRIGUES, 2005). Era da África que vinha o marujo Anastácio, um dos tripulantes do brigue *Sublime*. Sem dúvida, sujeitos de diferentes partes do Atlântico faziam-se presentes no trabalho marítimo do Brasil, como europeus, africanos e nacionais. Assim, a presença de um *mina nagô* - como Anastácio - não é nem um

---

<sup>7</sup> Este texto, vale dizer, situa-se na história social da escravidão. Tal campo de investigação não é recente, mas é importante referir-se ao seu desenvolvimento, a fim de explicitar um dos pressupostos desta pesquisa. A partir da década de 1980, a historiografia brasileira rompeu com as dicotomias anteriormente estabelecidas. Sobretudo, imaginava-se uma escravidão em que as mulheres e os homens negros tinham duas alternativas: a insurrecional, revoltando-se contra o regime servil como um todo; e a acomodativa, adequando-se ao sistema de trabalho que lhes oprimia (REIS; SILVA, 1989). Essa perspectiva já foi superada. Entre os dois polos mais distantes, encontram-se várias formas de resistir, negociar, pressionar e limitar o poder senhorial: tais atitudes não se opõem necessariamente, e a escolha entre as várias possibilidades de ação dependeu também das circunstâncias (MOREIRA, 2006).

pouco surpreendente, e tampouco o era a de um africano *escravizado*. As embarcações mercantes brasileiras de cabotagem, longo curso e navegação interna não prescindiam da instituição escravista; sendo um universo pouco atrativo para muitos trabalhadores, devido aos perigos e às amargas condições laborais, o trabalho compulsório parecia uma saída óbvia para compor as tripulações dos navios.

Em diferentes cidades portuárias, a escravidão foi elemento essencial do trabalho marítimo. Silva (2001), em estudo etnográfico sobre as gentes do mar, identificou um percentual considerável de trabalhadores escravizados entre os que, em 1854, exerciam o ofício de marinheiro. No Rio de Janeiro, por exemplo, dos 7971 marinheiros, 4111 padeciam da escravidão, o que compreendia 51,57% do total de marujos. Na Bahia, dos 1279 marinheiros registrados, 283 eram cativos, portanto, 22,12%. Em Pernambuco havia percentual semelhante, de 26,78%: 150 dos 560 marinheiros eram escravizados.<sup>8</sup> O Rio Grande do Sul não era muito diferente. Para os anos de 1846 e 1857, Oliveira (2013) constatou que eram escravizados, respectivamente, 34,82% e 40,28% dos marinheiros mercantes.

Desse modo, para muitos trabalhadores da marinha mercante brasileira, às agruras do mundo do trabalho marítimo somavam-se as da escravidão. Como, então, resistiam? Por qual sorte de ações, artimanhas e estratégias aqueles homens opunham-se à dominação social que lhes atormentava? Para o caso dos trabalhadores escravizados, muito já se escreveu sobre o tema. Os marítimos, contudo, também tinham seus modos de impor limites às difíceis condições do mundo do mar. Podemos mencionar algumas delas: as deserções, os conflitos contra os oficiais embarcados (como motins, revoltas, insurreições coletivas e individuais), as fugas e o uso da justiça com vistas à obtenção da liberdade (no caso dos escravizados-marinheiros).

Os confrontos contra a hierarquia naval ocorriam de variadas formas. Havia as possibilidades coletivas e individuais, indo desde a recusa coletiva ao trabalho, passando pela insurreição e homicídio dos oficiais e chegando a contestações mais sutis - o "corpo mole", a indiferença diante dos costumes cotidianos de reverência aos oficiais, etc. As deserções, por sua vez, consistiam no abandono da embarcação para outra ou para um diferente universo laboral, longe dos tormentos específicos do mundo do mar. As fugas, praticadas pelos trabalhadores escravizados, visavam a conquista da liberdade (OLIVEIRA, 2013). Poderiam ser de diferentes tipos: marinheiros escravizados que utilizavam as grandes distâncias

---

<sup>8</sup> Os números foram colhidos por Silva (2001), mas a contagem percentual foi realizada por Oliveira (2013).

percorridas pelo navio para escapar; escravizados de outro ofício que se valiam do navio como meio de locomoção ao destino de sua fuga; e também os que fugiam para viver trabalhando em uma embarcação, escondendo-se sob a mobilidade daquele universo; e por aí vai (OLIVEIRA, 2013). Ainda, escravizados-marinheiros poderiam utilizar-se da justiça, deixando o cativo através de uma ação cível de liberdade.<sup>9</sup>

Essas eram algumas das formas de resistência possíveis para escravizados-marinheiros. E Anastácio? O que ocorreu naquela manhã de 18 de agosto de 1873, levando-o à condenação no processo? Depois de subir para o convés, o marujo foi ordenado a contribuir com a baldeação do brigue, atividade cuja organização era de responsabilidade do contramestre. Sua presença, contudo, perturbou a hierarquia do navio. Pouco tempo depois, o africano e o oficial entraram em conflito, terminando o segundo ferido por uma facada. O que levou ao confronto entre ambos? De acordo com o contramestre José Alves Vianna e os demais marinheiros que testemunharam a cena, o escravizado indispôs-se com seu superior. Sob o brigue *Sublime*, era costume dar louvado ao oficial que anda sobre o convés. Não sabemos precisamente qual o sentido deste ritual cotidiano; contudo, tudo indica tratar-se de ato importante, reverência que, ao subir para o trabalho, todo marinheiro deveria prestar. Anastácio, no entanto, ignorou-o, enfurecendo o oficial; em seguida, como a irritar ainda mais a autoridade daquele navio, urinou sobre o convés, justo quando sua limpeza era realizada. Provocado pela insolência de seu subordinado, Vianna puniu-o sem hesitar, atirando-lhe um balde d'água e acertando-o com algumas chicotadas. Diante da violência que sofreu, o marujo reagiu desferindo vários golpes contra seu agressor. Atendendo aos pedidos de ajuda do oficial, o restante da tripulação socorreu-o e imobilizou o escravizado.<sup>10</sup>

Algumas divergências, que serão examinadas mais adiante, apresentam-se nos depoimentos das partes. Um elemento, contudo, permanece unânime: a recusa em prestar louvado ao contramestre foi o que o levou a punir o marinheiro africano. Isto posto, por qual razão teria ele ignorado o rito que diariamente deveria prestar a Vianna? Um marinheiro inexperiente, recém chegado no universo embarcado, poderia não conhecer todos os costumes que permeavam a relação entre tripulantes e oficiais. Essa é uma hipótese possível, mas não parece ser o caso de Anastácio. Em um dos interrogatórios, o marujo afirmou trabalhar no

<sup>9</sup> Trabalhos como os de Rodrigues (2016) e Silva e Souza (2019) analisaram ações cíveis de liberdade levadas a cabo por marinheiros escravizados em Portugal. Lá, na segunda metade do século XVIII, foram elaboradas diversos alvarás e avisos, que tinham o objetivo de acabar com o tráfico de escravizados. O alvará de 19 de setembro de 1761, por exemplo, proibia o desembarque de escravizados nos portos de Portugal, estabelecendo também que os escravizados introduzidos no Reino a partir daquela lei seriam tornados libertos. Há alguns casos de escravizados-marinheiros que se valeram deste corpo legal para requerer a liberdade.

<sup>10</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

brigue há cinco anos.<sup>11</sup> Tinha experiência o bastante para saber como o contramestre esperava que se portasse no dia-a-dia de trabalho. Assim, se não foi um deslize de marujo iniciante, o que o motivou?

Um exemplo pode auxiliar na elucidação desse caso. Oliveira (2013) analisou um auto criminal ocorrido em Rio Grande, de 1853, envolvendo o marinheiro nagô Nicolau como réu e, como vítima, o patrão do navio em que trabalhava. O marujo respondia por tê-lo assassinado. Ocorrido na embarcação, no dia 12 de março de 1853, o crime deveu-se a uma punição sem motivo, aplicada por seu superior hierárquico. Soma-se a isso o fato de que, anteriormente, fora repreendido por não saber cantar na hora de içar as velas do iate. Este detalhe atraiu a atenção do autor, já que Nicolau trabalhava como marinheiro há muito tempo - portanto, dificilmente desconheceria um costume básico do ofício que exercia. Sua conclusão é que a conduta do marítimo não era ignorância, mas uma recusa proposital, um ato de insubordinação ao comando da embarcação.

Vinte anos mais tarde, em agosto de 1873, Anastácio não prestava o louvado a José Alves Vianna. Trabalhando no ofício de marinheiro há pelo menos cinco anos, é improvável que um marujo se esquecesse de um rito aparentemente tão importante em seu ambiente de trabalho. Uma hipótese mais plausível é que a postura do tripulante tenha sido consciente; que tenha empregado um dos possíveis gestos de resistência à disciplina do trabalho marítimo, exteriorizando seu desagrado com a labuta diária do brigue *Sublime*. Em verdade, naquele dia, essa não foi a única demonstração de descontentamento de Anastácio. De acordo com o testemunho de Vianna, ao subir no convés:

[...] saiu do rancho com todo o seu vagar indicando uma intenção feita de provocar o ofendido que o tinha mandado chamar para o serviço; chegando bem perto do ofendido nada lhe disse e encostando-se a amurada pôs-se a verter água que o ofendido já vinha observando que o preto vinha com má disposição para trabalhar porque o olhar dele não era natural [...].<sup>12</sup>

O contramestre, portanto, interpretou o comportamento do marujo como pouca disposição ao trabalho. Mais do que isso, viu nele a intenção de provocá-lo, seja pelo vagar com que subiu para o convés, seja pelo descontentamento expresso no olhar que não era "natural". T tamanha audácia, como aliás o próprio oficial reconhece, não foi despropositada. É verossímil considerar que a demonstração de má vontade com a labuta diária era um gesto de protesto contra Vianna, tanto quanto o era a recusa em dar louvado. Essa demonstração não era inócua. O ritmo de trabalho sob um navio era muito coordenado, envolvendo a

<sup>11</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

<sup>12</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

especialização de funções e a cooperação entre os marujos. Linebaugh, escrevendo sobre história atlântica, ressaltou a semelhança de tal universo laboral, ainda no século XVIII, ao ambiente fabril da Revolução Industrial. De certa forma, pode-se pensar no mundo do trabalho marítimo como um "antecessor" da fábrica, ao menos no que concerne à disciplina envolvida (LINEBAUGH, 1982). Assim, a manutenção da ordem e da devida coordenação do trabalho era crucial, especialmente nos momentos mais críticos, como a ocorrência de uma tempestade, por exemplo.<sup>13</sup> Uma demonstração de recusa ao trabalho, do ponto de vista da hierarquia, deveria ser prontamente repreendida: não surpreende, portanto, a reação de Vianna.

Resta saber por qual razão estava o marujo visivelmente indisposto com o ambiente do navio. Os marinheiros, como qualquer grupo de trabalhadores, tinham suas próprias concepções sobre o que era um mundo do trabalho adequado: qual soldo esperavam receber, em que condições desejavam trabalhar, qual o grau de intensidade do ritmo de trabalho e até o que era uma organização cabível da lida nas embarcações. Oliveira (2013) analisou um motim de marujos ocorrido no ano de 1858, em percurso da barca *Real Pedro*, de Rio Grande para Liverpool. O trajeto foi marcado por discordâncias dos marujos quanto à remuneração e à organização da faina. Uma delas refere-se à ordem do capitão, que exigia o trabalho no domingo nas ocasiões em que os marujos tinham descansado em algum outro dia da semana. A demonstração mais enérgica de descontentamento, entretanto, ocorreu no momento de desembarque, já em Liverpool. O comando da embarcação ordenou aos marujos que fosse realizada a estiva das mercadorias, justo no momento em que lidavam com os aparelhos do navio. Tal ordem, que implicava trabalhar em duas tarefas ao mesmo tempo, desagradou os trabalhadores, levando-os todos a recusar o seu cumprimento.

Assim, é possível que o funcionamento e a organização do trabalho sobre o brigue desagradassem a Anastácio. Talvez Vianna fosse um contramestre muito exigente, demandando excessiva rapidez na consecução das tarefas, ou, quem sabe, não atendesse a algumas das expectativas do africano quanto ao descanso, exigindo-lhe dedicação aos domingos. Ainda outras motivações, para as quais não há indícios nos autos, podem ter contribuído para o seu descontentamento: má alimentação; atritos com outros membros da

---

<sup>13</sup> Situações de perigo poderiam ser aproveitadas pelos marujos para fazer reivindicações. Luccock registrou um desses momentos, o que foi analisado por Barreiro (2010). Durante a viagem, para protestar, os marujos da embarcação em que ele estava escolheram uma ocasião que anunciava uma tempestade, portanto, um momento em que seu trabalho era fundamental. A recusa dos marítimos em obedecer às ordens do Capitão provocou um conflito entre este e os marujos. Ao final, os oficiais conseguiram derrotar a insublevação, ao abater sua liderança. Ao que tudo indica, entre outros motivos, o protesto dos marujos se deu pela má alimentação que lhes era servida.

tripulação; desgosto com a rota marítima daquela viagem, entre outras. Conjecturas verossímeis, sem dúvida; mas os elementos presentes nos autos apontam para outro caminho. O depoimento do marinheiro Antônio José Francisco, português, é revelador. Ao relatar a briga entre Anastácio e Vianna, afirmou que estava dormindo na hora em que o conflito começou. Possivelmente, isso significa que o contramestre recorria ao marinheiro africano mais do que aos demais tripulantes, permitindo-lhes maior descanso em determinadas ocasiões.

Outros elementos do processo indicam tal sorte de infortúnios na vida do marujo africano. Questionado sobre a postura dele durante a viagem, Elísio da Costa, 31 anos, português, acusou-o de ser "[...] respondão quando se lhe repreendia por qualquer causa [...]". Mais do que isso, disse que o contramestre nunca o tratara mal.<sup>14</sup> Os demais tripulantes, interrogados sobre o comportamento de Anastácio, também defenderam essa interpretação. Elídio Francisco de Campos, 24 anos, português, negou que o marujo sofresse qualquer tipo de mal trato da parte do oficial. Ao contrário: em sua visão, o marujo havia cometido diversas faltas ao longo da viagem. O cozinheiro do brigue *Sublime*, Joaquim Pereira, 20 anos, de Luanda, foi além. Perguntado sobre a razão do conflito, negou conhecê-la, mas expressou sua convicção de que o réu estava errado "[...] porque o contramestre tratava bem a todos [...]".<sup>15</sup> De modo geral, portanto, contramestre e tripulantes reprovavam a conduta do marujo escravizado, considerando-o respondão, faltoso, insubordinado; da mesma forma, os demais marítimos descreveram Vianna como um oficial justo, ponderado e correto, portando-se devidamente para com seus subordinados.

De um lado, um trabalhador sem ânimo para a faina. De outro, um contramestre correto e benévolo, detentor da razão. Tal descompasso entre a percepção do réu e a dos outros marinheiros pode ser entendida ao menos de duas formas. Primeiro, como a incongruência entre a mentira e a verdade: versões aparentemente incompatíveis, mutuamente excludentes, das quais só uma constitui a descrição precisa dos fatos. Exceto, é claro, pela impossibilidade de acessar, através das palavras deixadas pelo punho do escrivão, as evidências que comprovam qual das partes proferiu a versão mais fidedigna. O procedimento empregado neste trabalho é outro, pouco interessado em se atribuir a prerrogativa de julgar a moralidade das partes. Aqui, por tais vestígios, procura-se deslindar o conjunto de significados sociais e culturais que perpassavam a vida de trabalhadores escravizados - sobretudo os marítimos. Embora a intencionalidade subjacente à produção do processo-crime

<sup>14</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

<sup>15</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.



seja julgar o ato e aproximar-se do que teria ocorrido, ao fazê-lo, as autoridades policiais e judiciárias deixaram para a posteridade indícios valiosos à compreensão do período. No decurso das investigações, elas imergiam nos costumes, práticas, valores, relações de parentesco e vizinhança, conflitos e tensões dos trabalhadores livres e escravizados (WISSENBACH, 1998). A história social da escravidão tem sido profícua em empregá-los como meio de adentrar o mundo social e cultural dos escravizados, suas tensões com a camada senhorial, as relações sociais que teciam com outros segmentos da sociedade, etc.<sup>16</sup>

Outra possibilidade é considerar as divergências entre os testemunhos como sinais de que havia, no interior do mundo trabalho náutico, múltiplas interpretações e significados quanto às ações e posturas de seus agentes. Elas poderiam versar sobre aspectos como os ritmos laborais aceitáveis, as condições de trabalho, os direitos costumeiros devidos aos sujeitos nele inseridos, entre outros. Assim, é provável que Anastácio, por ser escravizado, recebesse maiores exigências do oficial da embarcação; talvez fosse alvo predileto de seus rompantes de fúria, de seus castigos; quiçá, a tez negra e a condição jurídica da escravidão fossem motivos o suficiente para a indiferença de seus pares. Ao que tudo indica, o marujo, ao longo da viagem, tornou visível seu descontentamento, explicitando-o com a má vontade para a labuta, respostas amargas às demandas dos oficiais e a recusa em cumprir o costume cotidiano de prestar louvado.

Mas e a solidariedade de classe? Não teriam os seus companheiros de ofício razões para acudi-lo? Não compartilhavam dos mesmos valores, das mesmas crenças e percepções? Certamente, alguns vínculos os uniam. Os marinheiros, como se sabe, compunham um grupo diverso; apesar disso, suas muitas origens geográficas e sociais não foram empecilho o bastante para a formação de uma *cultura marítima*, envolvendo um conjunto de interesses em comum em oposição à hierarquia naval. Imersos em um mundo *atlântico*, o lugar especial que os trabalhadores marítimos ocupavam já foi reiterado por outros autores. Escrevendo sobre o Atlântico Norte, Linebaugh e Rediker (2008) desenvolveram a ideia de um proletariado atlântico multirracial, multinacional e multicultural, em suma, uma classe diversa, insurgida contra o desenvolvimento do capitalismo. Sobre o convés, trabalhadores de diferentes origens cooperavam, interagiam e resistiam. Era o espaço em que sujeitos de muitas culturas trocavam experiências; no contexto anglófono, constituiu-se até mesmo uma linguagem específica para favorecer a comunicação, o inglês *pidgin*.

---

<sup>16</sup> Estudos como os de Chalhoub (1990), Machado (2018), Lara (1988) Wissenbach (1998) e Pirola (2015) são exemplos de trabalhos que utilizaram o auto criminal como meio de estudar diferentes aspectos das vidas de mulheres e homens escravizados.

Além da linguagem, uniam os marinheiros outra sorte de vínculos. Barreiro (2010), analisando relatos e crônicas de viajantes, sugeriu que o antagonismo de classe entre os marítimos e o comando naval pode ser observado nas crenças e práticas culturais destes trabalhadores. A lenda das procelárias, examinada pelo autor, pode servir para ilustrá-lo. Segundo ela, as procelárias eram as almas de marinheiros falecidos; as gaivotas e os albatrozes, por seu turno, eram as de crueis imediatos e contramestres. Tal credence é representativa, já que reconhece a divisão hierárquica do mundo do mar: de um lado, os trabalhadores, as almas das procelárias; de outro, oficiais que os atormentavam a bordo das embarcações, encarnados nas gaivotas e albatrozes. Outra amostra desta contradição de classe pode ser vista em um ritual de passagem dos marinheiros: o batismo que ocorria na travessia da linha do Equador, praticado pelos homens do mar de diferentes nacionalidades. Nele, os marujos novatos, que pela primeira vez cruzavam a linha equatorial, eram definitivamente integrados à cultura marítima. Era ocasião de divertimentos e bebedeiras, mas também de relativizar hierarquia do navio: a distância entre capitão e tripulantes diminuía, e os oficiais poderiam ser tratados com desdém.<sup>17</sup>

Se é assim, por que, então, os marinheiros brancos não se solidarizaram com Anastácio? Por que sustentaram interpretação semelhante à do contramestre? Como praticantes de uma mesma profissão, marujos de todas as procedências étnicas e sociais (brancos, negros, livres, libertos e escravizados) estavam sujeitos a uma cultura caracterizada por dificuldades e confrontos que os atravessavam a todos - mas não igualmente. Apesar das experiências que compartilhavam, seu ofício era caracterizado pelas diversidades e desigualdades da sociedade brasileira oitocentista:

Se o sofrimento era uma marca desse tipo de trabalho, produzindo resultados que estão no cerne mesmo da cultura marítima, outros elementos ainda intervinham na caracterização das práticas culturais dos marinheiros. Entre elas estava a mobilidade no espaço, responsável pelo contato com outras práticas culturais mundo (ou mar) afora, além de inúmeras diversidades: a diferença social entre membros da tripulação, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, de etnia etc. O único fator de unidade cultural provavelmente era o gênero (RODRIGUES, 2005, p. 185).

---

<sup>17</sup> A análise mais detalhada sobre o rito pode ser encontrada em Rodrigues (2016). O autor analisou diferentes fontes, sobretudo relatos de viajantes que presenciaram a cena, entre os séculos XVI e XX, durante os quais o ritual existiu. Há pequenas variações, a depender do relato. De modo geral, para sua realização, alguns marinheiros fantasiavam-se de figuras como o deus Netuno, sua esposa Anfitrite, de Tritões, etc. Netuno, acompanhado dos outros "personagens", visitava a embarcação, interrogando o capitão sobre o motivo da viagem e quais eram os iniciantes no mundo do mar. Depois, eram batizados: raspavam-lhes a barba e jogavam sobre eles um balde d'água do mar. Havia a possibilidade de escapar do ritual, entregando uma quantia em dinheiro ou uma bebida.

Desse modo, sugerimos que os acontecimentos ocorridos no brigue levantam a hipótese de fraturas na *hídrarquia*,<sup>18</sup> isto é, de cesuras na solidariedade de classe dos marinheiros. Em verdade, tensões entre os marinheiros de diferentes origens sociais não eram incomuns. Rodrigues (2016), mencionando as possíveis relações entre senhores e escravizados-marinheiros, pontuou as violências que esses trabalhadores poderiam sofrer a bordo de uma embarcação. Um escravizado de ofício marinheiro poderia ter como senhor alguém que não estava presente no navio, alugando-o para trabalhar nele; poderia, ainda, ser marujo em fuga do cativo, vivendo sobre o mar como alternativa à escravidão; e, finalmente, seu senhor poderia estar a bordo, sendo um dos oficiais do navio para o qual trabalhava. Nesse último caso, o escravizado corria o risco de receber dos demais tripulantes a fúria que guardavam contra seu senhor (RODRIGUES, 2016).

Seria esse o caso de Anastácio? Teriam os outros trabalhadores lhe dirigido sua fúria, incapazes de descontá-la diretamente em seu senhor? Ao que tudo indica, não. O africano tinha como senhor o proprietário do brigue, denominado nos autos como Barão Pereira Marinho da Bahia.<sup>19</sup> Não há, portanto, qualquer motivo para crer que Anastácio recebesse de seus companheiros de ofício uma retaliação. A diferença de leitura entre os marinheiros brancos e Anastácio a respeito dos acontecimentos a bordo do brigue *Sublime* parece ter outra origem.

Levantemos uma conjectura. Observando a má vontade e a postura supostamente desleixada do marujo *mina nagô*, não é possível que o contramestre e os demais trabalhadores estivessem com a razão? Teria ele cometido inúmeras faltas, se portado mal ou provocado seus superiores da hierarquia? Assumir tais questionamentos seria corroborar os preconceitos da época, constituídos no bojo de uma sociedade escravista, que se recusava a reconhecer naquelas pessoas a possibilidade de fruir de alguns dos direitos mais básicos. O fundamental é notar a disputa de significados presente sobre o navio, evidência de que os interesses compartilhados entre os marítimos poderiam ser rompidos.

---

<sup>18</sup> O termo foi empregado por Linebaugh e Rediker (2008) para se remeter às diferentes formas de resistência dos marinheiros na era moderna, especialmente a pirataria.

<sup>19</sup> Embora não tenha existido nenhum *Barão* com esse nome, parece claro quem ele era. Trata-se de um influente traficante de africanos escravizados, que à época do processo - 1873 - era mais conhecido por suas atividades como negociante: o português Joaquim Pereira Marinho. Chegado em Salvador em 1828, sua entrada no contrabando de escravizados ocorreu após a sua proibição, pela lei de 1831; foi por essa atividade que Marinho enriqueceu, construindo uma fortuna muito significativa. Na segunda metade do século XIX, depois do fim do tráfico atlântico de escravizados, voltou sua atenção a outras atividades, entre as quais se destaca a importação do charque (XIMENES, 1999). Tal produto, como se sabe, era produzido em Pelotas e exportado pelo porto de Rio Grande, com o qual Pereira Marinho tinha vínculos estreitos: por sua importação de charque para a Bahia era conhecido pelo apelido de "carne-seca" (VARGAS, 2013).

Outra possibilidade: ao corroborar a interpretação do contramestre em seus testemunhos, os marujos poderiam estar somente zelando por seu pescoço, tomando a atitude que lhes garantiria a preservação de seu meio de vida. Estariam então seguindo os ditames de seus empregadores, temendo as consequências caso não o fizessem. Não faltam motivos verossímeis para isso. Desconhecemos maiores detalhes sobre as vidas dos tripulantes do brigue *Sublime*, mas alguns indícios chamam a atenção para a precariedade que as marcava. Das sete testemunhas, cinco declararam residir a bordo - uma das quais afirmou ainda ser casado.<sup>20</sup> Não é uma leitura facilmente descartável, e não há, nos autos, qualquer indício claro que a elimine. Mas há outra, que não exclui a anterior. Em sua maioria homens brancos, todos eles livres, é difícil crer que sofriam as mesmas agruras pelas quais Anastácio diariamente passava. Desse modo, não padecendo da escravidão e do racismo que afligiam o marujo africano, em sua perspectiva poderia haver pouca razão para socorrê-lo, uma vez que se encontravam em lugares sociais bastante diferentes.

Situações como a que viveu Anastácio são demonstrativas de que a solidariedade de classe dos marinheiros poderia sofrer cesuras: se em determinados contextos os marinheiros insubordinavam-se juntos, como no caso da barca *Real Pedro* mencionado anteriormente, parece claro que as distinções sociais existentes no seio da cultura marítima poderiam ser forças de ruptura. Nas embarcações brasileiras, marujos lusitanos e nacionais livres conviviam com marinheiros submetidos à escravidão. Seria a instituição servil e o racismo da época elementos de cesura em sua resistência face à hierarquia naval? Haveria situações nas quais marinheiros brancos se opunham a seus companheiros de tez negra, comungando com interesses do comando marítimo? Quais eram as situações catalisadoras da cesura e, ao contrário, da união de interesses? Para explorar esses problemas, mais investigações serão necessárias. Todavia, parece que a escravidão presente a bordo poderia romper a *hidrarquia* dos marinheiros.

### **Punir e julgar um escravizado-marinheiro**

Os eventos ocorridos sobre o navio no dia 18 de agosto de 1873, narrados acima, não foram unânimes. O depoimento prestado pelo réu divergiu significativamente do relato do contramestre e dos outros marujos. Segundo Anastácio, ao subir para o convés, dirigiu-se a uma vassoura, a fim de contribuir com a limpeza do brigue. Ao fazê-lo, passou pelo oficial sem "dar louvado". Inconformado com a indiferença do marujo, Vianna foi exigir que fosse

---

<sup>20</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

prestar-lhe o cumprimento, repreendendo-o ao atirar-lhe um balde d'água. As agressões, contudo, não cessaram por aí. Sem lhe dar resposta alguma, o marujo foi urinar no mijadeiro; nisso, Vianna desferiu-lhe quatro golpes com a escota do traquete<sup>21</sup> e mais uma forte "cacetada" que o derrubou. Para descrever a situação nos autos, Anastácio empregou a palavra "espancado". Sob tal circunstância, utilizou a faca que tinha à disposição para atemorizar o oficial, questionando-o sobre os motivos da punição que recebia; como Vianna não parou com a violência física, ao marujo restou defender-se. Quando os demais tripulantes chegaram ao socorro do contramestre, foram por este ordenados a espancar o marinheiro africano, que entregou o instrumento e, então, foi imobilizado.<sup>22</sup>

A descrição do escravizado possui muitas diferenças, mas há alguns pontos em comum. Em todos os depoimentos - do réu, da vítima e das testemunhas - é nítida a razão que levou Vianna a se enfurecer: o marinheiro recusou prestar-lhe um ritual diário do brigue *Sublime*. Também é consenso que ele urinou naquela ocasião - a incongruência entre os relatos recai sobre o sentido do ato, se foi provocação intencional ou simples urgência fisiológica. O uso do castigo físico, por fim, é outro elemento presente na exposição de todas as partes do processo, diferindo somente quanto à sua intensidade.

A arguta contestação do marujo à autoridade naval, ignorando o "louvado" que lhe devia, já foi analisada. Resta examinar as disparidades dos testemunhos quanto à aplicação do castigo. Cabe dizer, a busca pela maior verossimilhança, aqui, é infrutífera. Apesar disso, um sutil deslize de uma das testemunhas sugere que o africano mina recebeu violências muito mais severas do que as narradas pelo oficial e pelos marujos brancos. Antônio da Costa, solteiro, português, 28 anos, embora tenha negado que o escravizado tenha sido espancado, quando perguntado se Anastácio foi agredido com chicote ou pau, respondeu afirmativamente: depois de amarrado, o marujo apanhou. Além disso, o marítimo possuía um ferimento no braço. Aos questionamentos feitos pela justiça, os tripulantes afirmaram ter sido ele quem se feriu, acidentalmente, ao passar a faca de uma mão para outra.<sup>23</sup> É difícil averiguar, mas a coerência deste detalhe, presente em praticamente todos os testemunhos, indica um depoimento combinado, acertado entre os depoentes e o contramestre.

Se a descrição fornecida por Anastácio era ou não verdadeira, não sabemos. Qual o sentido da discordância entre os relatos? Por que, em um universo tão caracterizado pela punição física, as partes envolvidas se preocupariam em discordar justo nesse tema? Parece

<sup>21</sup> Escotas são cabos amarrados nos punhos inferiores das velas. Traquete refere-se à vela presente no mastro de mesmo nome. Ver: Angra (1877), Campos (1823).

<sup>22</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

<sup>23</sup> APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

ser algo mais que o contraste entre a mentira e a verdade. Independentemente desta, importa notar que o oficial e seus tripulantes se preocuparam em afirmar um certo grau às violências sofridas pelo marinheiro, negando a possibilidade de que tenha sido violentamente espancado. Ele, ao contrário, ressaltou diante da justiça as agressões que sofreu, em relação às quais só estava se defendendo. Acreditamos que a disparidade dos depoimentos reporta-se a duas características daquele contexto de fins do século XIX: o modo como a justiça lidava com as demandas de trabalhadores escravizados e libertos; e a lógica senhorial, especialmente a intencionalidade com que os castigos físicos eram aplicados.

Qual a relação que a Justiça - e seus agentes - tinha com o regime escravista, nas últimas décadas de sua existência? A historiografia tem investigado o tema. Empregando documentação judiciária cível e/ou criminal, diversos estudos mostraram, de um lado, como trabalhadores escravizados percebiam a Justiça e, de outro, como esta respondia aos seus anseios.<sup>24</sup> Em parte receptiva às suas demandas, não foram raros os casos daqueles que, temendo a sua transferência a uma fazenda de café ou a imposição de castigos imoderados, praticaram algum crime com a intenção de entregar-se às autoridades, vendo no abrigo do poder judiciário uma alternativa à violência senhorial. Outro exemplo é a luta pela emancipação do cativo. Representados por seus curadores, muitas mulheres e homens escravizados da época entraram com ações cíveis de liberdade, procurando garanti-la contra a ganância de um herdeiro ou parente do falecido senhor, por exemplo.<sup>25</sup> Finalmente, vale dizer que a legislação da segunda metade do século XIX caminhou no sentido de intervir cada vez mais nas relações entre senhores e escravizados: a abolição do tráfico atlântico em 1850, a lei do *Ventre Livre* e a lei dos *Sexagenários* são exemplos disso.

Assim, a Justiça, malgrado ser instrumento da dominação senhorial, era um espaço em disputa, possível de ser utilizado por libertos e escravizados em sua resistência à escravidão. Quiçá, Anastácio via nessa instituição uma válvula de escape contra as agressões que sofrera a bordo: reconhecendo o sentido que a intervenção da justiça poderia assumir naquele contexto, o marinheiro expôs sem hesitação as violências que lhe afligiam, na esperança de que ela pudesse protegê-lo dos castigos excessivos aplicados no navio. Se seguirmos esta perspectiva, a visível articulação dos depoimentos dos outros marítimos pode também se reportar a este contexto. Assim, sabendo que as autoridades poderiam atender aos anseios de trabalhadores

<sup>24</sup> Trabalhos como os de Chalhoub (1990), Machado (2018) e Pirola (2015) são exemplos disso. Neste último caso, o autor investigou não só como escravizados percebiam a justiça, mas também os conhecimentos que eles tinham acerca de seu funcionamento. Observando o planejamento dos dois crimes analisados, demonstrou como cativos dispunham de muitas informações sobre como a justiça criminal funcionava.

<sup>25</sup> Chalhoub (1990) e Grinberg (2008) são exemplos de trabalhos que se debruçaram sobre ações cíveis de liberdade.

escravizados, o oficial e seus subordinados construíram um cenário de um escravizado respondão, faltoso e pouco afeito à faina diária. Segundo esses relatos, tal conduta foi punida com algumas "lambadas", e não por um espancamento no qual todos os marujos presentes participaram. Em outras palavras, o silêncio sobre a intensidade das agressões pode ter sido intencional. Não é inverossímil dizer que, com isso, a vítima e seus fiéis marinheiros desejavam afastar qualquer possibilidade de uma interpretação favorável a Anastácio.

A racionalidade subjacente à aplicação dos castigos físicos, com vistas a disciplinar os trabalhadores escravizados, também merece nossa atenção. Alguma tinta já se gastou sobre o tema. De forma geral, entende-se que sua prática, na sociedade escravista, objetivava garantir a dominação dos senhores sobre os escravizados e a disciplina do trabalho no âmbito da produção. Punir, evidentemente, envolvia métodos específicos. Procurava-se corrigir os maus comportamentos, educar pela violência:

Assim, em síntese, o castigo devia ser moderado para ser corretivo; castigando-se humanamente, não se devia maltratar o escravo nem ter intenção de matá-lo, ainda mais por ter ele custado um dinheiro que não devia ser desperdiçado; a não ser que houvesse um motivo justo, o castigo devia ser ministrado ou presidido pelo senhor e, no caso de o escravo ficar muito ferido, devia ser curado (LARA, 1988, p. 60).

Além disso, Lara (1988), analisando a escravidão em Campos dos Goitacazes no período colonial, observou que a prática do castigo físico não era contestada. Diferentes segmentos da sociedade desejaram controlá-la (como a própria Coroa portuguesa), questionavam sua intensidade, se havia um motivo justo para sua aplicação, mas jamais sugeriram o fim das punições físicas.

Justo, corretivo, moderado: eis as expressões utilizadas para caracterizar como deveriam ser os castigos ministrados aos trabalhadores escravizados. Assim, o poder senhorial procurava exercê-los visando a manutenção de um ritmo de trabalho intenso, de modo a auferir dos trabalhadores o máximo de sua produtividade. Intentavam, também, atemorizá-los. Para tanto, senhores praticavam o chamado "castigo exemplar".<sup>26</sup> Em alguns casos, escravizados eram castigados logo na primeira vez em que chegavam à unidade produtiva de seu senhor. Com isso, buscava-se subjugar-los desde o início através da afirmação do poder senhorial. As punições físicas poderiam ser aplicadas no próprio espaço de trabalho, às vistas de todos os trabalhadores, a fim de servir-lhes de exemplo, alertando-os sobre o que lhes

---

<sup>26</sup> Machado (2018) analisou um caso extremo desta prática. Em processo de 1884, em Campinas, o negociante português Antônio José Torres era acusado da morte de três escravizados. Para seus castigos cruéis, Torres escolhia somente os escravizados que já não estavam em condições de trabalhar, como os idosos e os doentes. Com isso, atemorizava os que ainda estavam aptos ao trabalho, sem contudo ter perdas "econômicas".

aconteceria caso agissem com desobediência, ensinando quais atos seriam prontamente repreendidos (LARA, 1988).

Apesar disso, ao menos em tese, os suplícios deveriam ser exercidos de modo a não causar a morte dos dominados. Evidentemente, muitos senhores ministravam castigos de crueldade inimaginável, mesmo que seus contemporâneos advogassem por uma prática punitiva "moderada".<sup>27</sup> Tais advertências não se originavam de qualquer benignidade senhorial; é que a morte de um escravizado representava para o senhor uma perda econômica, um investimento custoso que se perdeu. Portanto, além de sua função exemplar e corretiva, regia-o um raciocínio eminentemente econômico, pelo qual se extraía a maior exploração possível sem, contudo, causar a perda do "investimento" despendido.

O conflito a bordo examinado aqui transcorreu nas duas últimas décadas do regime servil. Com o fim do tráfico atlântico de escravizados, a partir de 1850, esgotou-se a principal fonte de alimentação do escravismo brasileiro. A partir de então, um intenso comércio interprovincial ocorreu no Brasil. Por meio dele, as regiões economicamente mais pujantes, como os locais das lavouras cafeeiras, importavam os escravizados dos lugares menos dinâmicos da economia nacional, especialmente das regiões nordeste e sul do Império. Evidentemente, o preço dos trabalhadores cativos elevou-se muito, sendo os jovens do sexo masculino muito valorizados (CONRAD, 1975, p. 64-67). Esse processo levou trabalhadores de outros lugares - principalmente nordeste e sul - para o sudeste, afastando-os de suas famílias, de suas comunidades e dos espaços em que cresceram e aos quais estavam habituados.

O comércio interprovincial, além disso, levou a uma concentração da propriedade escrava: se na primeira metade do século XIX a posse de um trabalhador escravizado era significativamente difundida pelo corpo social, a partir de meados do século ela gradativamente se concentrou nas mãos das elites econômicas da sociedade. Rio Grande também passou por este processo. Scherer (2008), investigando inventários *post-mortem* da cidade, identificou um movimento de concentração da propriedade escrava, bem como de reequilíbrio da proporção entre os sexos. Considerando o movimento comercial de sentido nordeste-sudeste ou sul-sudeste, é de se imaginar o quão valorizados eram os escravizados do sexo masculino, ainda mais quando tinham uma especialização.

---

<sup>27</sup> Alguns autores do período colonial advogaram por um castigo "moderado" e "justo". É o caso de Antonil, Benci e outros. Ver: Lara (1988).



Certamente, considerando o contexto, Anastácio, um escravizado de ofício especializado, significava um importante investimento para seu senhor.<sup>28</sup> Eis a hipótese que sugerimos aqui: ciente de sua especificidade como trabalhador especializado, reconhecendo a importância econômica que provavelmente representava para seu amo, Anastácio exteriorizou os suplícios imoderados aos quais era submetido, jogando a lógica econômica senhorial contra seus contedores. Estes, por sua vez, também a par da significância que um cativo marinho poderia ter para o proprietário da embarcação, elaboraram seus depoimentos de modo a diminuir ou silenciar sobre os castigos efetivamente aplicados contra o marujo, temerários, talvez, de qualquer represália por colocarem em risco o "investimento" de Pereira Marinho. Assim, através de dois aspectos, a saber, a forma como a justiça atuava nas relações sociais da escravidão e os interesses senhoriais em fins do regime escravista, pode-se entender estas disparidades presentes nos depoimentos das partes, sobretudo aquelas relacionadas ao castigo físico a bordo do brigue *Sublime*.

### **Considerações Finais**

Através desta documentação, pôde-se demonstrar as violências às quais escravizados-marinhos estavam submetidos, na condição de cativos e de trabalhadores marítimos, observando como expressões sutis de descontentamento - a recusa ao louvado e o "corpo mole" - poderiam representar formas de contestação maruja às agruras sofridas a bordo. O exame do processo indica que marujos escravizados eram alvo de opressões as mais diversas: a aplicação de castigos físicos a bordo do navio, ministrados pelos oficiais da hierarquia; trabalho mais intenso, tarefas mais árduas; e a própria indiferença de seus pares às situações vividas na embarcação. Os depoimentos das testemunhas sugerem que, a despeito dos interesses que marinheiros compartilhavam, a presença de um cativo poderia significar o rompimento de sua solidariedade de classe. Isso porque, sendo homens livres e brancos, não estavam sujeitos às mesmas violências que afligiam escravizados-marinhos no mundo do trabalho marítimo. Mais pesquisas serão necessárias para entendermos os fatores de cesura da *híerarquia*, mas a desigualdade social presente a bordo parece ser um deles.

---

<sup>28</sup> É possível mencionar outros exemplos da valorização de escravizados com uma especialização profissional, inclusive para o caso de marinheiros. Pinto, Moreira e Al-Alam (2020) encontraram no testamento do Comendador Boaventura Rodrigues Barcelos uma verba testamentária bastante especial. Nela, declarava deixar o marinho Tibúrcio na condição de escravizado somente por 6 anos, após os quais seria liberto. Ela estabelecia ao seu herdeiro uma condição: que Tibúrcio não sofresse durante este período qualquer castigo físico, do contrário, seria liberto imediatamente. Os autores procuraram ver tal libertação como resultado de uma lógica sócio-profissional particular, pela qual alguns trabalhadores escravizados, pelo grau de especialização de suas funções, poderiam auferir de seus senhores valiosas conquistas, seja no âmbito da senzala ou na obtenção da alforria.

As incongruências dos testemunhos acerca das sevícias sofridas por Anastácio, por sua vez, chamaram muito a atenção, ainda mais por se tratar de um espaço marcado pelos castigos físicos. Tudo indica que o marujo africano, diante da justiça, expôs sem hesitar todas punições que lhe foram aplicadas pelos oficiais, enquanto as testemunhas se articularam para silenciar sobre o espancamento que lhe foi ministrado. Elaboraram até mesmo uma explicação para o ferimento de Anastácio no braço, comprovado no auto do corpo de delito. Acreditamos que, ciente de sua importância enquanto trabalhador especializado, Anastácio jogou o interesse senhorial contra seus agressores; estes, por sua vez, procuraram construir uma situação de um marinheiro faltoso, sem mencionar qualquer punição mais severa. É possível que temessem alguma reação de Pereira Marinho, por colocarem em risco o que poderia ser um trabalhador economicamente valioso. Não se trata, é claro, de benevolência senhorial. Ao contrário, tal situação é demonstrativa da violência que caracterizava a escravidão: submetido a castigos imoderados, sua única possibilidade era valer-se do raciocínio econômico subjacente à relação entre senhores e escravizados, expondo em seu depoimento tudo o que sofrera.

### Fontes

APERS, Rio Grande, Processo Crime, Tribunal do Júri, Auto 303, 1873.

### Referências Bibliográficas

ALGRANTI, Leila Mezan. **O feitor ausente**: estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro. Petrópolis: Vozes, 1988.

ANGRA, Barão de. **Dicionário marítimo brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

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

CAMPOS, **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Officina de Silva Porto e Companhia, 1823.

CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CONRAD, Robert Edgar. **Os últimos anos da escravatura no Brasil**: 1850-1888. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

GRINBERG, Keila. **Liberata - a lei da ambiguidade**. As ações de liberdade da Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2008.

KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LARA, Silvia Hunold. **Campos da violência**: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1988.

LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH, v. 3, n. 6, p. 7-46, 1983.

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

MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. **Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas (1830-1888)**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2018.

MOREIRA, Paulo Roberto Staudt. Justicando o cativo: a cultura de resistência escrava. In: PICCOLO, Helga; PADOIN, Maria Medianeira (dir.). **História Geral do Rio Grande do Sul: Império**. Vol. 2. Porto Alegre: Méritos, 2006. p. 215-230.

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

PINTO, Natália Garcia; MOREIRA, Paulo Roberto Staudt; AL-ALÁM, Caiuá Cardoso. **Os Calhambolas do General Manoel Padeiro: práticas quilombolas na Serra dos Tapes (RS, Pelotas, 1835)**. 2. ed. São Leopoldo: Oikos, 2020.

PIROLA, Ricardo Figueiredo. Escravos e rebeldes na justiça imperial: dois casos de assassinatos senhoriais em Campos dos Goytacazes (RJ), 1873. **Afro-ásia**. Salvador: CEAO, n. 52, p. 41-80, 2015.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1989.

REISDORFER, Douglas. **Entre o cais e o Atlântico: estudo sobre marujos escravizados da Cidade de Rio Grande por meio de processos criminais (1873 - 1886)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

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. **No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres**. São Paulo: Alameda, 2016.

SCHERER, Jovani de Souza. **Experiências de busca de liberdade: alforria e comunidade africana em Rio Grande, séc. XIX**. Dissertação (Mestrado em História) - Unidade Acadêmica de Pesquisa e Pós-graduação, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2008.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

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.

SILVA, Luiz Geraldo; SOUZA, Priscila de Lima. Escravos marinheiros, senhores e locadores: leis pombalinas, faina marítima e economia mundial (1761-1810). **Afro-Ásia**. Salvador: CEAO, n. 60, p. 45-79, 2019.

VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)**. Tese (Doutorado em História Social) - Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. **Sonhos africanos, vivências ladinas:** escravos e forros em São Paulo (1850-1880). São Paulo: Hucitec, 1998.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. **Joaquim Pereira Marinho:** perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.