

CRUZAR  
HISTÓRIAS  
I OFICINAS  
LUSO-AFRO-  
-BRASILEIRAS

COORD.  
LUÍS ALBERTO MARQUES ALVES  
GASPAR MARTINS PEREIRA



CITCEM  
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO TRANSVERSAL  
CULTURA, ESPAÇO E MEMÓRIA

Título: *Cruzar Histórias: I Oficinas Luso-Afro-Brasileiras*

Organização: Luís Alberto Marques Alves | Gaspar Martins Pereira

Design das Publicações CITCEM: Helena Lobo Design | [www.hldesign.pt](http://www.hldesign.pt)

Paginação desta edição: by Scala | Graphic Performance

Fotografia de capa: by Scala (a partir da Bússola Marítima de Francisco António Gallo, Porto, Museu do ISEP, Coleção de Física)

Edição: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar “Cultura, Espaço e Memória”

Via Panorâmica, S/n | 4150-564 Porto | [citcem@letras.up.pt](mailto:citcem@letras.up.pt)

ISBN: 978-989-8351-73-9

DOI: 10.21747/9789898351739/alv2017

Trabalho cofinanciado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) através do COMPETE 2020 – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (POCI) e por fundos nacionais através da FCT, no âmbito do projeto POCI-01-0145-FEDER-007460.



IV.  
REDES  
ATLÂNTICAS DE  
TRABALHO NO PORTO  
DO RIO DE JANEIRO  
OITOCENTISTA

# REDES ATLÂNTICAS DE TRABALHO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO OITOCENTISTA

MARIA CECÍLIA VELASCO E CRUZ\*

1837. O Ministro da Fazenda comunicou ao Legislativo que o arrematador das capatazias da Alfândega estava trabalhando só com cativos, pois não conseguira encontrar homens livres dispostos a fazer o serviço.

1843. Alguém protestou pela imprensa contra a intolerável a permissão dada aos escravos para carregarem à cabeça 5 arrobas de café, correndo pelos passeios das ruas cariocas. “A busaria, a assuada com que esses pretos em grandes reuniões atroam os ouvidos às tardes, quando têm findado o trabalho, e ainda durante o mesmo» seria imprópria numa «cidade que se diz policiada na capital do império”.

1850. Sob pseudônimos, dois indivíduos criticaram a região portuária. Para o primeiro, o bairro da Prainha estava “reduzido a uma feitoria da costa d’África: por ali só transitam marinheiros, negros que carregam café para o Consulado, e tigres (cativos que lançavam excrementos ao mar) para a ponte de despejos”. Para o segundo, a calçada da rua da Prainha junto ao beco dos Cachorros era tudo, menos calçada. «Nesse lugar estreito”, podia-se encontrar, “como nos aconteceu um desses dias», 14 carroças, 2 carros de bois, 3 carretas da alfândega, ... “e cerca de 200 carregadores de café, que tanto mais cantam, quanto mais carregam”.

1856. Anunciou-se pela imprensa que se precisava de trabalhadores livres ou escravos para o serviço do trapiche da Ordem e capatazias do Consulado. Os livres recebiam 18\$000 réis por mês, comida e casa; os cativos 600 réis por dia útil, das 7 horas às 3 da tarde.

1860. Segundo o *Jornal do Comércio*, aglomerava-se todo dia na rua da Alfândega “uma súcia de pretos do ganho... Além das rixas e algazarra cotidiana com que incomodam os vizinhos, acresce o desaforo de muitas vezes darem vaias aos transeuntes”.

---

\* Professora Associada Aposentada, Docente do Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia. mcvcruz@gmail.com.

1878. Inconformados com a interdição das carroças de eixo fixo, e apresentando-se como “possuidores de 4.000 carroças e empregadores de cerca de 12.000 pais de família”, carroceiros portugueses vieram a público dizer que “estrangeiros, sem ilustração e pobres, mas tudo confiando nas autoridades municipais deste hospitaleiro país”, haviam reclamado e obtido um ano de prazo para se adequar às novas regras.

1882. Chegado ao Rio, Burke comentou em carta à família: “Eu imaginei que a escravidão daria ... uma forte cor local à população, mas a maior parte das classes baixas e da população trabalhadora é branca”.

1890. Em protesto contra a alegada lentidão do seu trapiche, o administrador do Novo Cleto lembrou que a sua especialidade, a carne seca, vinha em fardos de 70 a 100 quilos, e que as “tropas de descarga» preferiam descarregar volumes de 60 quilos como os de arroz, açúcar, café, etc., “ainda mesmo por menos dinheiro”. Esta era a razão pela qual “sempre que há afluência daqueles gêneros, o pessoal recusa-se a descarregar volumes pesados”, fato generalizado e de amplo conhecimento dos usuários do porto.

1897. Em visita ao Rio, o português João Chagas anotou:

*O carro que me transporta ... é uma espécie de caleche com um largo postigo aberto, por onde vou lançando um olhar aos lugares que percorro ... a caleche corre ... por travessas e vielas entre uma população atarefada de carregadores, moços de frete, ... negros, brancos, mulatos ... no pavimento das ruas ... levantam-se a cada passo obstáculos. Ora é uma carroça atulhada de pipas ... tomando metade da rua, ora é um formigueiro de negros conduzindo às costas sacas de café.*

Estes flashes do cotidiano da região portuária dão uma ideia simplificada do processo histórico que ao longo do oitocentos alterou as relações de trabalho no porto do Rio de Janeiro. Na primeira metade do século, os escravos estão em todos os lugares. Nenhum homem livre admite fazer a braçagem de mercadorias na Alfândega. O bairro portuário é descrito como uma feitoria africana invadida por negros escravos, sobretudo carregadores de café, vistos pelas ruas às centenas. Nas décadas seguintes, o panorama é diverso. Homens livres e cativos labutam lado a lado nas capatazias do Consulado, mas o trabalho forçado ainda é relevante. Nos anos setenta, imigrantes portugueses controlam praticamente todo o transporte de carga em carroças. Em 1890, operários sem rosto escolhem não fazer nos trapiches a descarga de fardos muito pesados em dias de grande fluxo de volumes mais leves, e apesar da remuneração menor. Implícita na forma como são designados – tropas de descarga – está a evidência de que estes operários são trabalhadores avulsos assalariados<sup>1</sup>. A classe trabalhadora embranqueceu, mas os negros continuam dominando o transporte manual das sacas de café.

<sup>1</sup> Para a explicação da denominação “trabalhadores de tropa”, matriz da expressão “tropas de descarga”, ver CRUZ, 2000: 243-290. “Avulso» é o termo que se generalizou no linguajar portuário e na legislação trabalhista brasileira para qualificar o trabalho/trabalhador ocasional.

A conformação, dinâmica, e mudança das redes de trabalho na orla e águas da baía de Guanabara constituem, contudo, processos de grande complexidade. Seu contexto é a chamada segunda escravidão, conceito cunhado para distinguir o fortalecimento das relações escravistas em sociedades americanas que abasteceram com suas *commodities* mercados externos ampliados pelo livre comércio e pela industrialização. Exceto Cuba, trata-se de ordens escravistas pós-coloniais articuladas com o mercado mundial capitalista, e que se apoiam e se alimentam das políticas de seus próprios aparelhos de Estado nacionais. Tempo de desmanche do mercantilismo, de quebra dos estancos e monopólios coloniais, e no qual relações comerciais marítimas intensificadas ensejam expansões e renovações do mundo portuário.

O objetivo deste artigo é mostrar que a compreensão da formação e marcha do mercado de trabalho no porto do Rio de Janeiro no século XIX implica análises que combinam diferentes níveis de reflexão, instâncias diversas da formação social, e escalas distintas de observação. Minha hipótese é a de que, com a dinâmica dos seus conflitos e a redundância dos seus eventos num mar de regras positivas e práticas costumeiras individualizantes, a história socioeconômica e política dos portos está sempre a nos lembrar que o global clarifica o local, mas o local restringe e redimensiona o global. Vou me limitar aqui à discussão do mercado de trabalho constituído em terra, separando, para organizar a exposição, dimensões analíticas que estão, evidentemente, entremeadas.

O primeiro nível de reflexão é teórico e comparativo. Busca enquadrar o contexto maior, a fim de chegar a um entendimento genérico do que é um porto. Para tanto, os portos são concebidos como um conjunto de elementos, características, funções e relações, por hipótese, lógicas e universais, pois se trabalha com o pressuposto de que existe uma conexão relativa entre o geral e o particular.

Neste plano abstrato, é possível dizer que no sentido da geografia física, porto é um lugar reentrante na costa do mar ou junto a um rio, onde embarcações podem se abrigar ou efetuar embarques e desembarques de pessoas e volumes. No sentido socioeconômico, o porto é, todavia, bem mais do que isso. Ponto de confluência do comércio de uma região ou país, o porto é um conjunto formado por cais, pontes, armazéns, terminais de transportes, e instituições de ordenamento e fiscalização, em princípio suficientemente organizado e aparelhado para que os bens que por ele transitam possam fluir sem obstáculos ou tropeços de percurso. Neste segundo sentido, porto é, portanto, uma estrutura de serviços diferenciados e, como tal, é denominado por Hobsbawm como um sistema de fronteiras fluidas<sup>2</sup>, já que seu trabalho compreende não só um conjunto de atividades burocráticas, como compreende também funções de manutenção de instalações e maquinismos, carga e descarga, estivagem, arrumação de volumes em terra, e transporte sobre água (isto é, em chatas ou saveiros), na beira do cais, e entre este e armazéns, vagões, caminhões ou terminais de transportes.

2 HOBSBAWM, 1979: 204-230.

Em síntese, o porto é um centro político-administrativo, um polo aduaneiro, uma comunidade mercantil, e um local de concentração de inúmeras ocupações operárias.

Hobsbawm usa o termo “fronteiras fluidas” para indicar que nenhuma das categorias operárias existentes num porto é, naturalmente, aquela que deflagra o processo de organização sindical, mas há um aspecto não abordado por ele implícito na sua expressão. Exatamente porque o porto é um sistema de funções múltiplas e específicas, interligadas por uma racionalidade externa à realização de cada serviço ou função – a circulação mercantil – o porto constitui uma estrutura cujos elementos diferenciam-se conforme as mercadorias processadas, podendo ser combinados, integrados ou dissociados de diferentes maneiras, o que permite a existência de perfis institucionais relativamente diversos e distintos. O porto pode ser uma estrutura concentrada, ou ser um complexo desintegrado e fisicamente disperso.

Assim, ao se fazer o caminho do geral ao particular, um dos primeiros pontos a considerar diz respeito a uma questão de configuração e limites: além de analisar a instância econômica e identificar fluxos comerciais, há que demarcar qual a natureza das peças que compõem o sistema e até onde vai a fluidez de fronteiras do porto no período que se quer estudar. E isto por uma razão muito simples – quanto maiores a diferenciação e a desintegração institucional do porto, isto é, quanto maiores a diferenciação e o número de unidades independentes do sistema, maior a complexidade possível das relações de produção; e quanto maiores a desintegração institucional e a dispersão funcional e espacial do sistema, maior a probabilidade da consolidação de diferenciações significativas internas à classe operária.

Um segundo traço comum a todos os portos e de forte impacto estrutural sobre o mercado de trabalho é a natureza oscilante da atividade portuária, presente, apesar de distinções de magnitude e frequência, tanto no tempo dos veleiros como na era dos vapores, quando uma oscilação diária e até horária passa a acontecer de modo recorrente. Pequenos incidentes como o defeito de um guindaste, ou mera ineficiência da burocracia podem provocar bloqueios no fluxo de chegada ou saída das mercadorias, e interromper diversas vezes a carga ou descarga de um navio. Na verdade, na era do vapor, são estas variações, invisíveis nas estatísticas do comportamento anual ou mensal do comércio, que demarcam a realidade primeira da vida portuária de modo geral.

Até aqui raciocinei como se as variações diárias fossem as mesmas para todo o porto. Isso pressupõe que os diferentes conjuntos de mercadorias componham um fluxo único quando processados pelo sistema portuário. Ora, isso somente acontece quando o porto constitui uma estrutura unificada. Mas este pode não ser o caso. Não é difícil concluir, portanto, que, se o porto for desintegrado e composto por um conjunto de empresas independentes e descoordenadas, então, numa determinada unidade de tempo, a variação global do fluxo de bens é sempre uma soma de variações agregadas independentes. Indo um pouco além, é possível concluir também que, quanto maior

for o número de empresas do sistema, menor será a capacidade de agregação da maioria delas, e maior será a irregularidade dos fluxos comerciais por elas processados. Este raciocínio, referido ao tempo do livre mercado, permite o enunciado de uma segunda proposição de caráter geral – na ausência de um centro unificador, quanto maior for o número de empresas independentes do complexo portuário, menor será a racionalidade econômica da manutenção de um grande corpo de trabalhadores permanentes na maioria das unidades do sistema. Em outras palavras, a variação dos fluxos mercantis, e, por consequência, do trabalho, tem um efeito direto sobre a forma de contratação da mão de obra, e esse efeito é tanto maior quanto mais desintegrado e descoordenado for o sistema.

Apesar da força da escravidão no Brasil imperial, estas observações ficam explícitas no caso do Rio de Janeiro. Ao findar o século XVIII, os ancoradouros cariocas eram quase só faixas de areia. Beirando o mar, não havia ligação entre a Prainha e o Valongo, e a rua da Saúde, mais tarde apinhada de trapiches, não existia ainda. A expansão real do porto foi, na realidade, um fato do oitocentos. Com a transmigração da família real, o Rio começou a crescer rapidamente, impulsionado por uma série de fatores, entre os quais a abertura dos portos ao comércio internacional, a imigração constante de portugueses, a expansão da cafeicultura pelo vale do Paraíba, e o recrudescimento do tráfico negreiro. A cidade passou a concentrar uma população imensa de escravos e portugueses pobres, muitos deles trabalhando em ocupações relacionadas a atividades do porto. De 1880 a 1885, 20.369.669 sacas de café foram exportadas, contra apenas 211.547 de 1817 a 1819. As importações também eram enormes, ajudando a compreender porque a renda da Alfândega carioca representou cerca de 52% do total da renda alfândegária brasileira durante todo o século XIX<sup>3</sup>.

Este desempenho só pôde ocorrer, é claro, com o desenvolvimento da infraestrutura física e de gestão do porto, ocorrência pouco compreensível sem um exame da instância política. Isso porque, no século XIX, os principais portos brasileiros foram fortemente marcados por um ato político de D. João, mantido e aperfeiçoado pelo governo imperial. Refiro-me à introdução do despacho por estiva na Alfândega do Rio de Janeiro, em abril de 1810 e no ano seguinte nas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. O decreto que o instituiu é seco. D. João disse apenas que para mais rápida expedição do comércio nacional e estrangeiro, e melhor arrecadação dos seus reais direitos, era inevitável fazer-se o despacho por estiva de muitos bens que chegavam à Alfândega; ordenou que se fizesse em mesa separada (mesa da estiva) o despacho de todos os gêneros inseridos numa lista em anexo; e mandou que se observasse o decreto de 11 de janeiro de 1751, que regulava estes despachos na Alfândega de Lisboa.

A relação anexada era extensa – incluía, entre outros bens, ferro e outros metais; máquinas; carvão de pedra; inflamáveis; bebidas alcoólicas; caixas com velas ou sabão;

3 CRUZ, 1999: 123-147.

couros; fumo; madeiras; farinha em barricas ou surrões; sal a granel ou em barris; peixe e carne salgada; cereais; queijos; tocinho; pipas de azeite; figos etc. – e vinha acompanhada da seguinte explicação: “os gêneros a que se dá saída por Estiva são como o café por exportação, que é em grande quantidade, e de todos os mais que não são de Selo, que pela sua qualidade de miudezas, se lhes dá saída por Estiva”<sup>4</sup>.

O exame dos vários significados do termo “estiva” nas leis portuguesas setecentistas, feita em outro lugar, mostrou claramente que a novidade deste decreto foi produzir no Brasil duas formas distintas de despacho – o das “mercadorias de selo” e o dos então chamados “gêneros de estiva», isto é, todos aqueles gêneros incluídos na lista acima comentada. As primeiras continuaram a ser obrigatoriamente descarregadas e despachadas na Alfândega, onde os impostos eram calculados depois de examinados os volumes. Já os segundos passaram a ser conferidos e avaliados sobre água, isto é, na embarcação, com base em estimativas de peso, quantidade ou volume feitas por amostras ou medidas de capacidade. A partir destas estimativas calculavam-se os impostos devidos pelos produtos, que eram então descarregados onde melhor conviesse aos consignatários<sup>5</sup>.

O decreto teve, por conseguinte, consequências significativas imediatas e de longo prazo. Simplificou os procedimentos aduaneiros, apressou a passagem dos navios pela Alfândega, e desviou para trapiches privados a armazenagem da maior parte das importações estrangeiras. Com isso induziu uma forma desintegrada de expansão portuária, criando ao mesmo tempo situações até então inexistentes para a fiscalização aduaneira. Isto, por sua vez, provocou um processo de inovação institucional que entre outras coisas levou ao surgimento do trapiche alfandegado, expressão que, segundo um dicionário português, designa, no Brasil, o trapiche “que além funcionar como estabelecimento particular, tem uma delegação da alfândega pela qual correm os despachos, fazem-se as verificações, etc”<sup>6</sup>.

Tal delegação não surgiu pronta. Pelo contrário. As determinações legais quanto ao papel do trapiche alfandegado foram concebidas *pari passu* com as regras de fiscalização das descargas e armazenamento dos gêneros de estiva estrangeiros em trapiches privados, só estando definidas por completo na segunda metade do século. Segundo as normas do Regulamento de 1860, endossadas com pequenas alterações nos regulamentos posteriores, o trapiche alfandegado tinha uma função principal bem demarcada – destinava-se ao depósito de mercadorias estrangeiras cujos impostos de importação ainda não haviam sido pagos, situação só permitida aos bens de despacho por estiva.

Discriminados como já dito desde 1810, estes bens multiplicaram-se, chegando ao século XX subdivididos em dois conjuntos: os gêneros inflamáveis e corrosivos, separados na tabela G, e todos os remanescentes, agrupados na extensa e diversificada tabela H.

4 Decreto de 12 de abril de 1810.

5 CRUZ, 1999: 130-132.

6 SILVA, 1890.

Junto com este crescimento, aumentou também o número dos trapiches, bem como a prática de alfandegar vários deles. Na virada do século, o porto do Rio de Janeiro era um enorme sistema de fronteiras indefinidas, espacialmente disperso, institucionalmente desintegrado, e formado por unidades com graus variados de independência entre si, espalhadas no continente e em várias ilhas da baía. Esta estrutura complexa tinha implicações relevantes para a configuração do mercado de trabalho, algumas das quais cabe discutir aqui.

Em primeiro lugar, as unidades divergiam no que diz respeito à infraestrutura de armazenagem e serviços aos navios. A fragmentação dos locais de armazenamento, distribuídos por mais de sessenta trapiches, e a inexistência de cais profundos na maioria das unidades do sistema sedimentaram uma clivagem entre as redes de trabalho terrestres e as marítimas. O costume da praça ditava que o embarque e desembarque eram feitos por conta da mercadoria, mas a sua condução para bordo e vice-versa era feita à custa do navio. Deste modo, era obrigação do capitão do navio pôr em terra todas as mercadorias, sendo responsabilidade do embarcador levar a carga até a beira do cais, entregando-a no convés do navio ou no saveiro<sup>7</sup>.

Segundo, além das diversidades infraestruturais, havia diferenciações de natureza. Algumas unidades eram estatais, porém a maioria era privada, fato qualificado por diferenças de função, pois os trapiches, todos privados, podiam ser de uso particular ou público, e entre os de uso público alguns eram alfandegados e outros não. A concessão de alfandegamento era dada aos trapicheiros em caráter pessoal, temporário, intransferível sem permissão da Fazenda, podendo ser renovada ou não. Isto significa que o sistema portuário tinha um centro constituído pela Alfândega e a rede de trapiches por ela alfandegados; um setor intermediário formado pelo conjunto de trapiches não alfandegados, mas que igualmente armazenavam carga de terceiros; e uma periferia composta de armazéns ou trapiches de uso particular de determinadas firmas.

Acontece que a delimitação entre estas partes do sistema era fluida, pois como os alfandegamentos não eram perenes, os comerciantes podiam mudar a natureza e o escopo do seu negócio, modificando com certa frequência a geografia econômica do porto. A diversidade dos produtos das tabelas G e H, as regras do alfandegamento, e as frequentes alterações do papel econômico dos trapiches desencorajaram a multiplicação de unidades portuárias de uso público destinadas ao armazenamento de um único produto, e com isso inibiram a sedimentação de muitas esferas de trabalho especializadas. Praticamente todos os trapiches que acolhiam carga de terceiros, alfandegados ou não, trabalhavam com bens variados. Havia naturalmente certas especializações, como a carne seca no trapiche Novo Cleto, mas o tamanho das firmas e o volume das transações não foram suficientes para gerar recortes específicos na classe operária. Assim, não

<sup>7</sup> Exceto gêneros que por convenção ou costume eram vendidos a bordo.

surpreende o fato dos trabalhadores portuários cariocas não terem se diferenciado em grupos dedicados ao manuseio disso ou daquilo. Em terra, carregavam, empilhavam, e arrumavam qualquer tipo de carga, salvo uma exceção marcante relativa às casas de café<sup>8</sup>.

Estas casas multiplicaram-se na Prainha e adjacências, chegando a mais de cento e sessenta e duas firmas no início do século XX. Como pelo costume da praça cabia ao embarcador levar a mercadoria até o local de embarque, e como pela sua importância e volume as exportações cafeeiras dominaram a vida econômica da cidade por quase todo o século XIX, das atividades destas firmas e da sua rede própria de armazenagem se originou um grupo de trabalhadores com recorte e sociabilidade demarcados – as turmas do café, notadas e descritas por quase todos os viajantes oitocentistas, em função da sua cultura de rua e do número descomunal de escravos que congregavam.

Chego, então, à questão chave deste artigo. A de como estimar o impacto da oscilação da demanda por trabalho em um complexo portuário caracterizado pelas particularidades descritas, e inserido numa sociedade escravista. Nos primeiros anos do século XX não há a menor dúvida de que o caráter oscilante da atividade portuária era enfrentado mediante o emprego de operários avulsos em todo o sistema. Em trabalho anterior, já demonstrei que a demanda por trabalho oscilava muito mais na rede periférica de armazenagem e preparação do café do que no “porto em si”, ou seja, na Alfândega e nos trapiches de uso público. Mesmo assim, até na Alfândega, local de agregação do maior número de fluxos mercantis, e onde o trabalho era contínuo, não existia um número de operários fixos suficientemente grande para satisfazer a demanda de braços nos dias de maior movimento. As capatazias operavam com diaristas efetivos e um corpo de adidos, apontados segundo as necessidades oscilantes do cotidiano<sup>9</sup>. Resta saber como era essa dinâmica no período escravista.

Em primeiro lugar, cabe dizer que o trabalho avulso era largamente utilizado desde o início do oitocentos, graças à instituição urbana da escravidão de ganho. Os escravos de ganho eram mandados à rua para nelas buscar atividades que lhes permitissem prover a si próprios e a seus senhores. Para tanto possuíam certa autonomia e liberdade de movimento sem as quais não poderiam encontrar, negociar e executar os trabalhos que aparecessem. Muitos não moravam com o senhor, e só iam à sua casa para entregar a quantia estipulada por dia ou por semana, podendo embolsar o que recebiam além deste acerto. Na relação que mantinham com quem os contratava para executar uma tarefa eram trabalhadores remunerados, mas como escravos viviam sob o arbítrio do senhor, que expropriava grande parte destas remunerações e podia vendê-los quando bem entendesse.

8 Estou a deixar de lado uma segunda exceção ligada às firmas importadoras de carvão de pedra porque estes operários – os trabalhadores do carvão – constituíram uma subseção da estiva, trabalhando mais a bordo do que em terra.

9 CRUZ, 1998.

Evidências da utilização destes escravos no sistema portuário podem ser encontradas nas entrelinhas dos regulamentos governamentais. O regimento da Companhia de Homens Trabalhadores da Alfândega da Corte (1820) determinava que se por omissão do contratador e do seu sócio faltasse “gente suficiente ao trabalho do dia, o Juiz da Alfândega mandará prover o serviço de mais gente à custa dos mesmos contratadores”<sup>10</sup>, regra que, no contexto da época, só tinha um significado possível. Que o Juiz da Alfândega podia intervir no serviço, completar a força de trabalho com escravos de ganho, e repassar os custos ao contratador. Esta intromissão do poder público num serviço que fora arrematado não foi bem aceita, o que acabou produzindo traços documentais ainda mais claros do trabalho escravo avulso na Alfândega. São, entretanto, nas cenas de rua descritas pelos viajantes, que se encontram informações mais ricas e sistemáticas sobre o mercado de trabalho afeto à vida do porto.

O conjunto das narrativas de viagem atesta que grande parte do transporte de carga entre as várias unidades do sistema valia-se de um poderoso padrão informal de organização escrava do processo de trabalho. No ramo cafeeiro, os escravos de ganho carregavam os sacos à cabeça, agrupados, correndo ao som de cantos, e sob o comando de um deles. Este homem, chamado de capitão, era encarregado de negociar os termos do trabalho, compor o grupo de acordo com a quantidade e o peso da sacaria, receber e distribuir o soldo ganho coletivamente, e liderar o canto que ritmava a marcha de todos. Esta é a cena sempre narrada, porém, se a abrangência do olhar estrangeiro for complementada com dados empíricos sobre o pessoal braçal das casas de café, torna-se evidente que essa cultura escrava do trabalho não estava restrita ao mundo do ganho, como a literatura de viagem dá a entender.

Inúmeros cativos vistos nas ruas labutando da forma acima descrita eram propriedades dos próprios negociantes de café. Até meados do século, os donos das casas de café possuíam escravos próprios tanto para o serviço de preparação e ensaque dos grãos, como para o transporte dos sacos. Um exemplo entre muitos é o de Manoel da Rocha Leão. Em 1864 ele liquidou o seu estabelecimento, e vendeu 26 carregadores de café – 6 crioulos e 20 africanos. Como na rua os trabalhadores do café eram vistos em turmas muito maiores do que os grupos de dez ou vinte e tantos indivíduos encontrados nas fontes empíricas sobre estes armazéns, é possível inferir que as portas das casas de café sempre estiveram abertas às práticas culturais e às sociabilidades do ganho. Após o fim do tráfico negreiro, começar a diminuir o investimento de capital necessário à compra de cativos cada vez mais caros e rebeldes, passando a usar praticamente só escravos de ganho, libertos, ou livres avulsos contratados segundo as flutuações do negócio foi assim, uma decisão que se generalizou. Afinal, além da sua maior racionalidade econômica, com ela ceifava-se também a tensão cotidiana produzida pela rebeldia contra a violência do domínio senhorial direto da força de trabalho dos armazéns.

10 Provisão do Conselho da Real Fazenda de 26 de agosto de 1820.

Examinar como as coisas se passaram no setor trapicheiro é, todavia, tarefa mais espinhosa. As características discutidas do sistema portuário carioca são uma realidade da segunda metade do século XIX, mas cujos pilares precisam ser melhor examinados. A função fiscal de certos trapiches é um destes pilares, e não só pelo papel desempenhado na política extrativa governamental, mas também por ter estimulado o crescimento de um negócio que antes não existia. As regras do alfandeamento estavam claramente postas em 1860, porém vinham sendo formuladas há vários anos num processo ainda não revelado pela historiografia. Por outro lado, é importante notar que o impacto da oscilação diária do número de navios entrados e saídos no porto é muito mais forte nas unidades de uso público do que nas unidades de uso privativo de uma única firma. Discutir, portanto, dimensões do emprego da mão de obra escrava no porto e teorizar, sem antes historiar, particularizar e caracterizar os negócios de um trapiche é correr o risco do sofisma.

Dois exemplos bastam para sustentar a afirmativa. O primeiro surge do cruzamento de duas fontes: a ação judicial (1835) de Alessi contra Oliveira Bastos, irmão e sócio de José Bento de Araújo Bastos, e o inventário *post mortem* do referido Araújo Bastos (1846). Detentor do privilégio exclusivo do comércio de gelo, Alessi processou Oliveira Bastos por ele ter «publicamente arrogado-se» o dito comércio. Porém, equivocara-se, pois o réu havia alugado o espaço do seu armazém, não sendo dono do gelo a ser vendido, propriedade de uma firma francesa. Ou seja, o trapiche Bastos guardava gêneros de estiva importados por terceiros, mas esta é uma inferência incompleta. Pelo inventário do irmão, agora sozinho no negócio, verifica-se que, além de explorar o armazenamento geral para uso público, Araújo Bastos usava o trapiche para abrigar carga de sua propriedade. Ao morrer, havia “no trapiche e mais casas de negócio” sacos, linhagem, barbante e café, logo vendidos por mais de vinte contos de réis, e uma quantidade enorme de carga de outro tipo. Na verdade, o trapiche era explorado conjuntamente com terras, pequenas embarcações, e outros estabelecimentos em Itaguaí, o que explica as dimensões e o perfil da escravaria. Dos 95 cativos de ambos os sexos inventariados, 35 eram da roça e 8 da casa. Excluindo as crianças, 1 barqueiro, 1 boleiro, 3 mulheres que coziavam e 7 outras não qualificadas, sobram 27 homens sem qualificação, que deviam estar nas lojas e no trapiche. Um grupo não muito grande, portanto. O documento também mostra que o trapiche foi arrendado durante três anos por uma quantia elevada, havendo neste período renda produzida em separado pela lida de escravos usados tanto no trapiche como fora dele<sup>11</sup>.

O outro exemplo evidencia mais diretamente as formas de emprego da mão de obra. Trata-se de um trapiche baiano, mas a prática era comum na corte. Entre as despesas informadas no balanço do trapiche Meira, de abril a novembro de 1868, além

11 AN. CG. Fundo/ Coleção: Vara Cível do RJ, 1. Partes: G. Alessi (Atuante) & F.A. de Oliveira Bastos (Réu), 1835. No: 4.598, Cx: 847; AN. ZL Fundo/ Coleção: Juízo de Órfãos e Ausentes da 1a Vara. José Bento de Araújo Bastos (Falecido) & Ana Luíza de Araújo Bastos (Inventariante), 1846. No: 2.105, Cx: 4.174.

dos ordenados regularmente pagos a 2 caixeiros e pagamentos eventuais a tanoeiros pela tapagem ou concerto de barricas, há gastos com o aluguel de 3 pretos “para ajudarem no embarricamento do açúcar» (abril, 2 dias), com gratificações a 1 forro para dormir numa alvarenga (maio, agosto, setembro, 1 noite) e com o uso de “ganhadores de fora para ajudarem aos pretos da casa no trabalho” (maio, 2 semanas; junho, 1 dia; julho, 1 semana). Já na receita estão arrolados ganhos obtidos com o “aluguel de diversos pretos desocupados durante alguns dias” (setembro) e com o ganho de escravos (outubro e novembro)<sup>12</sup>.

É que se fazia o escravo trabalhar «porta dentro» e «porta fora». Como Mattoso apontou, a distinção entre um escravo de ganho e um escravo doméstico “era tênue porque os senhores os usavam ou alugavam conforme as necessidades do momento”<sup>13</sup>. Os negociantes de café e os trapicheiros comportavam-se do mesmo modo. Os negócios ditavam como os cativos eram usados. Podiam ser postos para suar a camisa no trapiche do senhor, mandados à rua para lutar pelo ganho, ou ser alugados a terceiros por um período maior. Esta permeabilidade entre a casa, o armazém e a rua, bem como entre diferentes formas de se gerar e expropriar a renda produzida pelos escravos urbanos, abriu o caminho para adequações circunstanciadas e múltiplas entre a variação da demanda por trabalho e o emprego da mão de obra portuária.

A compreensão, no entanto, de como negros e brancos, portugueses, espanhóis e brasileiros acabaram misturando-se completamente em certos setores do mercado de trabalho ou criando nichos ocupacionais de fronteiras porosas em outros setores distintos implica igualmente o exame das próprias interações sociais dos operários. Analisar a dinâmica e os resultados dos conflitos ou solidariedades interpessoais é fundamental. Afinal, a tecelagem das redes atlânticas de trabalho no porto do Rio de Janeiro do século XIX é também fruto de motivações, aspirações, sonhos, interesses, idiosincrasias e lutas. Este é o último plano em que o local restringe e redimensiona o global.

12 APEB. Seção Judiciária, Inventários. Francisco Ezequiel Meira, (1869) 03/1297/1766/13.

13 MATTOSO, 1992: 538.

## FONTES

Decreto de 12 de abril de 1810. Collecção das Leis do Brazil desde a Corte até a Independencia. 1o Volume, 1808-1810. Ouro Preto, Typographia de Silva, 1834.

Provisão do Conselho da Real Fazenda de 26 de agosto de 1820. Collecção das Leis do Brazil de 1820. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

Arquivo Nacional. CG. Fundo/ Coleção: Vara Cível do RJ, 1. Partes: Giacomo Alessi (Atuante) & Francisco Antônio de Oliveira Bastos (Réu), 1835. No: 4,598, Caixa: 847, Assunto: Embargo de bens.

Arquivo Nacional. ZL Fundo/ Coleção: Juízo de Órfãos e Ausentes da 1a Vara. José Bento de Araújo Bastos (Falecido) & Ana Luíza de Araújo Bastos (Inventariante), 1846. No: 2.105, Caixa: 4.174.

Arquivo Público do Estado da Bahia. Seção Judiciária, Inventários. Francisco Ezequiel Meira, (1869) 03/1297/1766/13

## BIBLIOGRAFIA

CRUZ, Maria Cecília Velasco e (1999) — *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces*. “Tempo”, vol 4 (8): 123-147. Disponível em: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf)

\_\_\_ (1998) — *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo.

HOBSBAWM, Eric J. (1979) — “*National Unions on the Waterside*” in *Labouring Men. Studies in the History of Labour*. Londres, Weidenfel and Nicolson, p. 204-230.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós (1992) — *Bahia século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira.

SILVA, Antonio de Moraes (1890) — *Diccionario da Lingua Portuguesa*. RJ, Empreza Litteraria Fluminense.