

A cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX

Crossroad city: Rio de Janeiro of the sailors, 19th century

Silvana Jeha

Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).
Estágio pós-doutoral atual na Escola de Economia de São Paulo/Fundação Getúlio Vargas (FGV).
silvanajeha@gmail.com

RESUMO: Este ensaio explora o Rio de Janeiro de meados do século XIX como uma cidade-encruzilhada. Ponto estratégico nas rotas marítimas internacionais e dentro do Império do Brasil, a cidade era um grande centro internacional frequentado por marítimos de todos os cantos do planeta. Esta população flutuante era continuamente renovada por novas levas de indivíduos que chegavam e partiam para todas as direções. A ideia de encruzilhada nas religiões afro-brasileiras, assim como outros conceitos espaciais simbólicos e físicos, reforçam o argumento: a cidade era encruzilhada de desejos represados dos marujos depois de muito tempo no mar, potencial explosivo que detonado ou não, estigmatizava os marinheiros como gente desordeira e perigosa. Do ponto de vista da história do trabalho e da cultura, esta imagem pode ser transformada, considerando as péssimas condições no modo de produção das embarcações e, ao mesmo tempo, a internacionalidade e diversidade da experiência dos marítimos que enriqueciam culturalmente as cidades-encruzilhadas como o Rio de Janeiro.

Palavras-chave: marinheiros, Rio de Janeiro, encruzilhada, século XIX.

ABSTRACT: *This essay explores mid-19th century Rio de Janeiro as a crossroad city. A strategic spot of the international navigation routes within the empire, the city became a huge international hub visited for short periods, but continuously, by seafarers from many different origins, thus consolidating seamen sites, and contributing to its cosmopolitan culture. The idea of crossroad in the Afro-Brazilian religions, as well as other symbolic and physical spatial concepts, reinforces the argument: the city was a crossroad of repressed desires for part of the sailors after long spans on the sea, an explosive potential which stigmatized seamen as rabble and dangerous people. From the point of view of the Cultural and Labor History, this image can be transformed, considering the dire conditions in the mode of production on board and, at the same time, the diversity and international aspects of the seafarers' experience which enriched the culture of crossroad-cities like Rio de Janeiro.*

Keywords: *sailors, Rio de Janeiro, Crossroad, 19th Century.*

A importância simbólica da encruzilhada é universal. Liga-se à situação de cruzamento de caminhos que a converte numa espécie de centro do mundo. Pois para quem se encontra numa encruzilhada ela é, nesse momento, o verdadeiro centro do mundo.

(CHEVALIER e GHEERBRANT, 2009, p. 367).

Encruzilhada, limiar, marginalidade, cosmopolitismo

Durante boa parte do século XIX, o Rio de Janeiro foi uma das principais encruzilhadas do mundo. Cidade portuária, por isso, uma cidade de marinheiros. Porto mais importante do Atlântico Sul, o maior porto de café do planeta, escala permanente para navios que seguiam rumo ao Pacífico e ao Índico. Os ventos alísios entre a linha do Equador e o trópico de Capricórnio sopram na direção da costa brasileira e, associados às chamadas correntes oceânicas do Brasil, facilitam a navegação dos veleiros na direção oeste, motivos pelos quais diversos navios do hemisfério norte em direção ao Pacífico ou ao Índico abasteciam-se de água e mantimentos na cidade. Esta rota foi batizada de *volta ao largo* ou *volta ao largo do mar*. Em 1497, Vasco da Gama foi pioneiro ao realizar esta manobra, passando perto do que é hoje o Brasil, e assim tornou-se o primeiro navegador a dobrar o Cabo da Boa Esperança e alcançar a Índia¹. A ideia de encruzilhada do mundo conflui com outra expressão, que é a baía do Rio de Janeiro como *Theatrum Mundi*. Luciana Martins adota a expressão para denotar o confronto de poder naval na baía. Ela evoca uma frase emblemática de Charles Darwin numa carta à sua irmã explicando o adiamento da chegada durante a noite no Rio de Janeiro. O capitão do *Beagle* entendia “que deveríamos ver o porto do Rio e sermos vistos em plena luz do dia” (*apud* MARTINS, 2001, p.15).

Capital do Império. Partida e destino principais da navegação de cabotagem. Força centrípeta e centrífuga de gentes de todos os mares. Baía gigantesca que abrigava uma profusão de pequenas e grandes embarcações. Nas primeiras décadas do século XIX, a cidade assistiu ao maior desembarque de escravos africanos de todos os tempos. Nas décadas de 1840 e 1850, os desembarques do tráfico ilegal seriam feitos em portos adjacentes.

Todas as freguesias urbanas da cidade debruçavam-se sobre a baía. Os navios eram vistos o tempo todo. E dos navios se via panoramicamente o que acontecia na cidade. O tamanho pequeno do perímetro urbano densamente povoado, diante da capacidade de fundeamento da baía, fazia com que os trabalhadores marítimos participassem ainda mais do cotidiano da cidade.

No Rio de Janeiro de meados do século XIX, este sentir-se no centro do mundo não era, portanto, apenas simbólico: ali se cruzavam diariamente muitos europeus, norte-americanos, africanos, indígenas e “brasileiros”² de todas as províncias, que conviviam entre a cidade e

suas águas. Na cidade residia um grande número de estrangeiros, principalmente africanos escravizados de várias origens. Imigrantes e comerciantes completavam o quadro. As milhares de embarcações que frequentavam o porto anualmente, das canoas às fragatas, estrangeiras ou nacionais, eram tripuladas por gente de muitos lugares do mundo que não necessariamente haviam nascido nos mesmos países das bandeiras dos mastros. Tradicionalmente as tripulações dos navios eram multinacionais.

Encontro sobretudo do sexo masculino nas ruas, nas águas da baía, nos botequins e nas estalagens. Essa efervescência de gentes e a permanente algaravia eram marcantes numa cidade de cerca de 270 mil habitantes na década de 1850 que recebia anualmente uma população flutuante marítima de cerca de 50 mil homens. Por sua vez, abrigava seus próprios residentes marítimos, os quais andavam por muitos cantos do Império e do mundo.

Apesar de marginalizados, os marinheiros eram visíveis nas ruas da cidade e figuravam frequentemente na seção “Polícia da Corte” dos jornais e nas seções judiciárias: presos por brigas, porres, “andar fora de horas”, falar palavras obscenas, portar armas proibidas e, eventualmente, por assassinar seus colegas. Este foi o caso do alagoano José da Cunha, primeiro-marinheiro da Armada Nacional e Imperial, que matou seu “camarada” Rufino José dentro da fragata *Príncipe Imperial*. Cunha recebeu do Conselho Naval a rara pena máxima dos artigos de Guerra: a capital. Uma das justificativas é que nem sequer estava bêbado. Foi enforcado em 18 de outubro de 1843 no Largo do Moura, local de enforcamento de militares e escravos³.

Entre outros aspectos, o noticiário contínuo dos delitos de marujos contribuiu para uma imagem marginalizada desses trabalhadores do mar, como em tantos outros lugares do mundo. Exu, orixá do candomblé e entidade na umbanda, é uma figura controversa como os marinheiros. Há muitos séculos associado pelo senso comum e pelas autoridades cristãs ao diabo, ao mal, cada vez mais ele é reconhecido com o seu atributo original, que é o de mensageiro entre dois ou mais mundos, do consciente e do inconsciente dos indivíduos e de guardião da encruzilhada. Ou, nas palavras de Reginaldo Prandi, “orixá mensageiro que detém o poder da transformação e do movimento, que vive na estrada, frequenta as encruzilhadas e guarda a porta das casas, orixá controvérsado e não domesticável, porém, nem santo nem demônio” (PRANDI, 2001, p. 63). Outra definição complementar desse orixá/entidade de mil faces é a de Stefania Capone:

Èsù-Elegbéra (...) exerce papel múltiplo, rico em contradições e com frequência abertamente paradoxal. Ele é o grande comunicador, o intermediário entre os deuses e os homens, o restaurador da ordem no mundo, mas, ao mesmo tempo, como senhor do acaso no destino dos homens, desfaz as abordagens conformistas do universo ao introduzir a desordem e a possibilidade de mudança. Personificação do desafio, da vontade e da irreverência (CAPONE, 2004, p. 54).

Principalmente na Umbanda, os exus são espíritos (*eguns*) de pessoas que viveram marginalizadas, como malandros, marujos, escravos, trabalhadores, e têm nomes variados: *Exu tranca-rua*, *Exu das sete-encruzilhadas*, *João Caveira*, entre tantos outros. As Exu-mulheres são chamadas de pombagiras e muitas vezes teriam sido prostitutas.

Como os teóricos das religiões afro-brasileiras que procuram redefinir a imagem dos Exus, é necessário repensar os estigmas dos marujos. O alcoolismo real e a criminalidade circunstancial de parte da marujada têm muito a ver com as condições pesadas do modo de produção nos navios. Até o século XIX, eles desembarcavam em portos depois de dias, meses e até anos no mar. É fácil entender o afã de diversão, a carência afetiva e sexual represada e que, em vários casos, explodiam na cidade. Refiro-me novamente à identificação que tento estabelecer entre os exus e os marujos, relacionando sofrimentos de classe, de corpo e de espírito. Na umbanda, são os guias que atendem aos anseios recônditos dos sofrendores, e daí, segundo Reginaldo Prandi, a sua popularidade:

Na luta dos homens e mulheres brasileiros que procuram o mundo dos Exus para a realização de seus anseios mais íntimos – homens e mulheres que são, em geral, de classes sociais médias, baixas e pobres, quase sempre de pouca escolaridade e reduzida informação, e para quem as mudanças sociais têm trazido pouca ou nenhuma vantagem real na qualidade de suas vidas (PRANDI, 1996, p. 163).

O marujo lidava o tempo todo com a corda bamba da contenção e a explosão de desejo. A maioria atravessava a encruzilhada portuária e seguia a vida. Mas um grupo menor ficava “prisioneiro da passagem”: mortos, condenados, deprimidos, alcoólatras e tantas outras condições-limite. Faziam parte do que as elites convencionaram chamar de “classes perigosas” no século XIX: carimbo em indivíduos, das classes populares com a pecha de suspeitos permanentes e, portanto, mais suscetíveis às forças policiais e à sua narrativa estigmatizante.

Sim, os marujos bebem, procuram prostitutas, se metem em confusão. Mas esta é uma das faces de suas vidas. Há muitas outras.

A encruzilhada é associada à marginalidade, apesar de ser um termo de espacialidade central. E esta ideia pode ser costurada por outra, que é a de limiar na filosofia de Walter Benjamin: “limiar [*schwelle*] é uma zona. Mudança, transição, fluxo estão contidos na palavra *schwellen* [inchar, intumescer, crescer]” (BENJAMIN, 2007, p. 535). Grande estudiosa de Benjamin, Jeanne Marie Gagnebin lembra que esta definição está no caderno de *Passagens* dedicado a jogo e prostituição. A autora entende que, ao aproximar etimologicamente *limiar* dos sentidos de *inchar* e *intumescer*, ou seja, de uma zona indefinida, da excitação sexual, o limiar “lembra fluxos e contrafluxos, viagens e desejos” (GAGNEBIN, 2014, p. 36). Um estado completamente marujo, eu acrescentaria. Limiar ou encruzilhada devem ser zonas de passagem. Gagnebin atenta para outra face desta zona de passagem quando ela perde a função “um limiar inchado, caricato, que não é mais lugar de transição, mas, perversamente, lugar de detenção, zona de estancamento e de exaustão” (Idem, p. 45). Neste sentido, o

malogro do marinheiro na cidade-encruzilhada, devido aos excessos de farra etílica, desejo desproporcional pelos gozos da vida, resulta em violência e na imagem caricata do marujo.

Diversas sociedades, principalmente africanas e também europeias, depositam coisas indesejadas em encruzilhadas, ou ali cultuam espíritos ou deuses. Elas deveriam funcionar como um depósito das coisas contaminadas passíveis de serem purificadas. Por outro lado, são a morada de diversos espíritos que devem ser reverenciados por meio de oferendas, prática que os brasileiros herdaram sobretudo dos africanos⁴. Quando o despacho⁵ não funciona, a transformação desejada não acontece.

Esse é o ponto ao qual quero chegar. A passagem dos marujos por uma cidade portuária importante como o Rio de Janeiro está inserida nas várias faces do limiar e da encruzilhada. A boa passagem, frutífera e comunicante, colaboradora do cosmopolitismo e a não passagem, quando os marujos se transformam literalmente os prisioneiros da passagem. Michel Foucault emprega esta expressão aos loucos despachados das cidades europeias em navios no século XIV: “o louco (...) é um prisioneiro no meio da mais livre, da mais aberta das estradas: solidamente acorrentado à infinita encruzilhada. É o passageiro por excelência, isto é, o prisioneiro da passagem” (FOUCAULT, 1978, pp. 16-7). Sim, a palavra “louco pode ser substituída por “marinheiro” neste texto, onde o mar é infinita encruzilhada e as grandes regiões portuárias são os seus pontos nevrálgicos, ou, como diria João do Rio, “local de ruas viajadas”.

A boa e a má passagem são complementares para definir zona portuária, limiar, encruzilhada entre o mundo e a cidade. A vida dos marujos na cidade também pode passar por outras experiências de mensageiro ou *mediador*, tal qual Exu. Podemos abordá-los como agentes de um cosmopolitismo qualificado a partir das suas experiências menos conhecidas e narradas. Para o antropólogo Gilberto Velho,

está em jogo uma plasticidade sociocultural que se manifesta na capacidade de transitar e, em situações específicas, de desempenhar o papel mediador entre distintos grupos e códigos. O cosmopolitismo pode ser interpretado como expressão desse fenômeno que não é apenas espacial-geográfico, mas um potencial de desenvolver capacidade e/ou empatia de perceber e decifrar pontos de vista e perspectivas de categorias sociais, correntes culturais e de indivíduos específicos (VELHO, 2010, p. 19).

Mais adiante, o autor define o mediador: “(...) é um intérprete e um reinventor da cultura. É um agente de mudança quando, através de seu cosmopolitismo objetivo e/ou subjetivo, traz, para o bem ou para o mal, informações e transmite novos costumes, hábitos, bens e aspirações” (Idem, p.20).

Se os jornais narram principalmente os crimes dos marítimos, o seu lado oculto para a maior parte da sociedade, nesse caso mais positivo, pode ser conhecido em outras narrativas. Os marítimos estrangeiros, sobretudo anglófonos, escreveram memória e ficção sobre suas

experiências na cidade⁶. Outras pistas podem ser encontradas em memórias de não marítimos e na literatura, como é o caso do conto *Noite de Almirante*, de Machado de Assis, sobre a história de amor de um marujo. Deolindo Venta-Grande e uma moça se apaixonam. Juram amor eterno, e ele viaja por dez meses. Quando volta, a moça, sincera, lhe diz que já está com outro. Desesperado, ele responde que vai se matar, mas antes lhe entrega os brincos que trouxe da Itália, os quais ela imediatamente coloca:

Gostou de os ver, achou que pareciam feitos para ela e, durante alguns segundos, saboreou o prazer exclusivo e superfino de haver dado um bom presente; mas foram só alguns segundos.

Como ele se despedisse, Genoveva acompanhou-o até à porta para lhe agradecer ainda uma vez o mimo, e provavelmente dizer-lhe algumas coisas meigas e inúteis. (...)

Deolindo seguiu, praia fora, cabisbaixo e lento, não já o rapaz impetuoso da tarde, mas com um ar velho e triste, ou, para usar outra metáfora de marujo, como um homem “que vai do meio caminho para terra”. Genoveva entrou logo depois, alegre e barulhenta. Contou à outra a anedota dos seus amores marítimos, gabou muito o gênio do Deolindo e os seus bonitos modos; a amiga declarou achá-lo grandemente simpático (ASSIS, 1974, p. 449).

Deolindo volta para o navio vangloriando-se da sua “noite de almirante”. O marinheiro de Machado de Assis é gentil, não comete atos violentos mesmo numa situação limite. Mas sua vida segue afetiva e financeiramente frágil.

Números flutuantes

Esboço algumas estatísticas de marítimos do Rio de Janeiro para encarná-los e reforçar o meu argumento. Boa parte da população flutuante da cidade aparece a partir da década de 1850 nas estatísticas oficiais da Capitania dos Portos, responsável pelas matrículas dos marítimos residentes e registro dos visitantes. Infelizmente, fica de fora a marca fundamental dos navios negreiros na cidade, abundantes nas décadas de 1810 a 1830. 1850 é a década da passagem da navegação à vela para a navegação mista de vela e vapor; ainda assim, as embarcações a vapor de longo curso eram minoria. Esta mudança, somada às aberturas do Canal de Suez (1869) e, depois, do Panamá (1914), transformariam drasticamente o tráfego do porto do Rio de Janeiro ao longo das décadas subsequentes.

Na década de 1850, aportavam no Rio de Janeiro cerca de 1000 navios estrangeiros por ano:

Navios estrangeiros aportados no Rio de Janeiro (1852-1860)

EUA	Inglaterra	Portugal	Cidades hanseat.	França	Espanha	Dinam.	Suécia	Outros	Total
2.325	1.645	1.007	901	607	582	570	559	692	8.888

Fonte: Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa (...) pelo Ministro e Secretário de Estado da Repartição dos Negócios da Marinha, volumes de 1852 a 1860.

A respeito do número de tripulantes tanto das embarcações estrangeiras, quanto nacionais, apresento os dados de 1855, pois a média para o restante da década é semelhante.

Relatório da Marinha de 1855. Província do Rio de Janeiro ⁷	Número de embarcações	Tripulação escrava	Tripulação livre	Tripulação estrangeira	Total Tripulação
Embarcações estrangeiras*	1.086			15.953	15.953
Embarcações nacionais de longo curso**	59	610	155		765
Entrada de embarcações nacionais de cabotagem Prov. RJ***	2.723	12.524	12.488	Número não disponível *****	25.012
Embarcações tráfego portos e rios. Prov. RJ****	1.387	2.543	296	602	3.441
Pescaria. Prov. RJ*****	1.195	819	965	104	1.888
TOTAL	6.450	16.496	13.904	16.659	47.059
Navios de guerra estrangeiros e nacionais	Dezenas	0	Milhares	Milhares	

*Fonte: Mapa R. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa (...) pelo Ministro e Secretário de Estado da Repartição dos Negócios da Marinha, 1855.*

**Mapa Q, idem.

*** Mapa Q, idem.

****Mapa T, idem.

*****Mapa T, idem

***** Grande parte da tripulação livre na navegação de cabotagem era estrangeira. Dentre os 7.926 marítimos matriculados no porto da Corte nesse ano, 3.916 eram escravos, muitos deles africanos. Dentre os 4.100 marinheiros livres matriculados, 2.317 (56%) eram estrangeiros. Mapa T, idem.

A Inglaterra e os Estados Unidos mantinham estações navais permanentes na América do Sul, em geral estacionadas na baía do Rio de Janeiro. O porto do Rio era frequentado por inúmeros navios de guerra estrangeiros e nacionais, não contabilizados na tabela acima. Portanto, considero aproximadamente 50 mil, o número de marítimos que frequentavam por ano a baía do Rio de Janeiro na década de 1850. Ou podemos admitir algo como dezenas de milhares, o suficiente para o meu argumento.

A marinha de guerra do Brasil era pequena em relação à marinha mercante de longo curso e cabotagem. O efetivo era formado, em média, por 3.500 marujos, e quase a metade, 1.500, tripulava navios fundeados no Rio de Janeiro⁸. Sediado no Rio, o quartel-general da Marinha também recebia recrutas de todo o Império para distribuí-los pela frota. Eram cerca de 1.000 homens por ano, a maioria vinda das províncias do Norte⁹.

Lugares marujos

Uma boa parte dos marujos não desembarcava e a sua sociabilidade se dava sobre as águas da baía. Visitavam outros navios, compravam comida e bebida contrabandeada nos botes de quitanda. Muitos visitavam amigos em outros navios na hora do jantar.

Quando aportou pela segunda vez no Rio, Herman Melville não desceu do navio de guerra que tripulava. No entanto, desembarcara quando da sua ida ao Pacífico, num baleeiro que foi uma das matrizes do romance *Moby Dick*. Depois de desertar, Melville embarcou num navio de guerra americano ainda no Pacífico. Na volta para os Estados Unidos, parou no Rio de Janeiro. Esta viagem inspirou a novela *White-Jacket*, de sua autoria. Melville tomou a paisagem carioca como cenário de um bom pedaço do livro, apesar de ficar na baía por apenas oito dias. Comparou a visão do Rio de Janeiro através das escotilhas a um Cosmorama, ou seja, gravuras de paisagens expostas em grandes urbes no interior de salas ovais, dando ao espectador a impressão de uma visita virtual às cidades e paisagens famosas de todo o mundo. Do navio imaginava-se a cidade, mesmo quando ela estava a metros de distância (JEHA, 2013, p. 119).

O tempo de estadia de um navio no porto podia variar de dias a meses. O navio francês em que o jovem pintor Édouard Manet estava embarcado como aprendiz demorou-se na cidade de dezembro de 1848 a abril de 1849. Manet desembarcava todas as quintas e domingos e escreveu cartas para seus parentes e amigos, enviadas para Paris nos pacotes ingleses e franceses que deixavam a cidade com frequência. Seu navio era diariamente provido de laranjas, bananas e abacaxis, para seu deleite.

No Rio de Janeiro, teve notícia da corrida do ouro rumo a uma certa Califórnia, localizada no Pacífico. E escreveu ao irmão: “Espero levar-te um macaco que me prometeram”. Como tantos outros marítimos estrangeiros, desprezava a cidade, seus habitantes; apenas a tangenciava, admirando a beleza das mulheres brancas e mulatas com as quais eroticamente travou guerra de limões de cheiro durante uma tarde de Carnaval. Lamentava desembarcar apenas dois dias por semana. Desclassificava a um só tempo o que o atemorizava e fascinava. O jovem Monet deixou esboços de cenas marítimas na cidade¹⁰. O tenente Daniel Noble Johnson, da estação naval americana, também apreciava as mulheres da cidade e desenhou uma mulata (JOHNSON, 1959). Rugendas retratou finalmente o olhar ávido de um marujo recém-desembarcado tanto pelas frutas de uma negra de ganho quanto por ela mesma.

Jacob Hazen, desertor de um baleeiro passou seis meses na cidade. Arranjou-se com uma prostituta inglesa num bilhar de um alemão ao pé do Morro do Castelo. A moça morreu depois de alguns meses, levando-o a chorar pela sua alma em frente à vala coletiva da Santa Casa. Hazen optou por uma vida de estrangeiro na cidade. Seus amigos e o patrão eram estrangeiros, bem como sua namorada¹¹.

Um local de grande mistura de fluidos, muitas vezes involuntária, era a Santa Casa de Misericórdia, onde os corpos antes hercúleos e jovens dos marujos se expunham em feridas purulentas ou em feições cadavéricas. Em 1840, cada navio que entrava no porto tinha de pagar 640 réis para a instituição. A enfermaria de estrangeiros foi o destino de muitos marujos que chegavam doentes ou se metiam em brigas. Muitos morreram por ali e acabaram enterrados na vala comum do hospital, no cemitério protestante da Gamboa ou no fundo da

baía, entre outros lugares. Os marinheiros russos John Narstron e Frederic Castarlund, da barca *Fursh Meuchikoff*, envolveram-se numa briga com os marujos do barco inglês *Nancy Gevan* e levaram facadas no ventre. Ambos foram tratados com sangrias, sendo aplicadas em cada um mais de 200 sanguessugas. O primeiro passou 15 dias no hospital e ficou curado; o segundo morreu, e do solo carioca nunca mais partiu. (GUIMARÃES, 1843, p. 36). A aplicação de sanguessugas era uma técnica de cura europeia, havia muito em desuso nas grandes cidades do Velho Continente, mas bastante em voga no Brasil colonial e imperial.

Na enfermaria da Santa Casa de Misericórdia, o doutor Robert Avé-Lallemant identificou as primeiras mortes oficiais da grande epidemia de febre amarela que no verão de 1849/50 ceifaria milhares de vidas. São muito conhecidas as suas conclusões sobre a propagação da febre amarela no Rio. Ainda não se sabia que o transmissor era um inseto. Teria começado com um marujo da barca *Navarre*, vindo de New Orleans com escala na Bahia e hospedado na *publicaus*, corruptela de *public-house*, de um americano chamado Franck, na Rua da Misericórdia. O segundo foi Enquist, um “russo da província da Finlândia”, habitando uma hospedaria atrás da de Franck, na subida do Morro do Castelo. Outros hóspedes, pessoas que trabalhavam na hospedaria e vizinhos também se infectaram. Na versão de Avé-Lallemant, a doença se propagou do navio e da hospedaria pelas ruas, pelos rios e navios ancorados, chegando a infectar nove mil pessoas e a matar quatro mil. Há várias versões posteriores sobre a disseminação da doença. No calor da hora, ele escreveu:

Temos aqui uma série de casos tão coerentes como os anéis de uma cadeia. Os doentes n. 2 e n.3 trazem o gérmen da epidemia da Bahia para este porto: desembarcam e moram na taberna de Franck: aí adoecem os dos n. 4, 5, 6 e 8. O contágio se transplanta para a casa de Wood [hospedaria vizinha, na Rua da Misericórdia], aí adoce o do n. 7 e aqueles três outros que não foram para o hospital (AVÉ-LALLEMANT, 1850).

Se foi por meio dos anéis dessa cadeia que o mosquito que transmite a febre a fez propagar na cidade não sabemos bem. As visitas do médico às *public-houses* estrangeiras nos abre as portas dessas comunidades de estrangeiros flutuantes da cidade no sopé do extinto Morro do Castelo, na Rua da Misericórdia. Sem dúvida, uma rua de marujos.

A Rua da Misericórdia foi a escolhida pelo personagem e ex-escravo Bom-Crioulo, do romance homônimo de Adolfo Caminha (de 1895), para alugar um quartinho com o seu jovem amante grumete catarinense. Ali viveram em relativa paz seu amor homossexual e proibido. O perfil da dona da casa de cômodos onde moraram mostra um mundo que tem suas próprias ordem e ética, ao contrário dos estereótipos dessa área da cidade, de seus habitantes e transeuntes:

D. Carolina era uma portuguesa que alugava quartos na Rua da Misericórdia somente a pessoas de “certa ordem”, gente que não se fizesse de muito honrada e de muito boa, isso mesmo rapazes de confiança, bons inquilinos, patrícios, amigos velhos... Não fazia questão de cor e tampouco se importava com a classe ou profissão do sujeito.

Marinheiro, soldado, embarcadiço, caixeiro de venda, tudo era a mesmíssima coisa: o tratamento que lhe fosse possível dar a um inquilino, dava-o do mesmo modo aos outros. Vivia de sua casa, de seus cômodos, do aluguelzinho por mês ou por hora (CAMINHA, s/d, pp. 24-5).

Alguns anos depois, embora reconhecesse o cosmopolitismo das “ruas da proximidade do mar, ruas viajadas, com a visão de outros horizontes”, João do Rio, escritor *flâneur* e frequentador do submundo carioca, reforça a aparência degradante da região portuária, sem dar voz aos envolvidos:

ide às ruelas da Misericórdia, trechos da cidade que lembram o Amsterdão sombrio de Rembrandt. Há homens em esteiras, dormindo na rua como se estivessem em casa. Não nos admiremos. Somos reflexos. O Beco da Música ou o Beco da Fidalga reproduzem a alma das ruas de Nápoles, de Florença, das ruas de Portugal, das ruas da África, e até, se acreditarmos na fantasia de Heródoto, das ruas do antigo Egito. E por quê? Porque são ruas da proximidade do mar, ruas viajadas, com a visão de outros horizontes. Abri uma dessas pocilgas que são a parte do seu organismo. Haveis de ver chineses bêbados de ópio, marinheiros embrutecidos pelo álcool, feiticeiras ululando canções sinistras, toda a estranha vida dos portos de mar. E esses becos, essas betegas têm a perfídia dos oceanos, a miséria das imigrações, e o vício, o grande vício do mar e das colônias... (RIO, 1997, p. 62).

Escravos e indígenas

Em 1855, circulavam mais de 12 mil escravos marinheiros no Rio de Janeiro, entre matriculados no próprio porto ou vindos de outras províncias. Ser marujo, naturalmente, oferecia ao escravo mais oportunidades de acesso à liberdade. São vários os anúncios de fugas de escravos marinheiros nos jornais. Em boa parte deles, um aviso especial aos capitães das embarcações para não os empregarem, pois se intitulam forros e “desejam embarcar”. Num deles, o dono de Manoel afirma que ele fugira havia 14 anos! Alguns capitães de navios, ansiosos por mão de obra, faziam vista grossa para a possibilidade de seus tripulantes serem escravos de outrem e partiam com seus novos marujos para nunca mais. Outros anunciavam nos jornais que haviam descoberto escravos fujões em sua tripulação.

Entre 1829 e 1832, dentre todos os portos da baía, havia mais de dois mil remadores africanos de 31 “nações” distintas. A maioria era moçambique (30%), benguela (17%), cabinda (15%) e congo (10%). Havia apenas 225 não africanos, dos quais a metade crioulo/pardo, e o restante, europeus (BEZERRA, 2010, p. 135). Quando atravessou a baía num pequeno barco, o norte-americano Thomas Ewbank elogiou os marujos moçambicanos: “homens dos mais bem proporcionados que jamais vi”, porém “tinham as marcas indeléveis de suas origens bárbaras (...), uma fileira de borbulhas do tamanho de ervilhas ao meio da fronte”. Outro passageiro disse ter assistido ao processo de “produção dessas contas de carne” na costa oriental da África do Sul (EWBANK, 1856, p. 196). Muitos escravos vindos da área de Moçambique tinham essas marcas no rosto. O Rio de Janeiro foi uma encruzilhada onde

artistas e cientistas do Atlântico Norte, como J.M. Rugendas e Louiz Agassiz, realizaram vários estudos sobre a diversidade africana da cidade.

No recôncavo da baía do Rio de Janeiro, notadamente em Iguazu, havia diversos mocambos ou quilombos que participavam de redes de comércio clandestinas transportadas de barco para a Corte. Dos quilombolas capturados em Iguazu entre 1816 e 1877, 40% eram congos e cabindas. Os cabindas dominavam a navegação dos rios Sarapuí e Iguazu, que desaguavam na baía (GOMES *et alii*, 2010, pp. 78-80). No Reino de Ngoio, região do porto de Cabinda: “o mar tinha importante significado na concepção de mundo dos cabindas. Formavam uma sociedade marítima e detinham a tecnologia de construção de barcos desde o século XVIII” (*Ibidem*). Na umbanda, a memória marítima de Cabinda também aparece num ponto (canções cantadas nos rituais) de preto velho (entidade que representa os escravos): “Congo com Cabinda/Quando vem pra trabalhar/Congo vem por terra/Cabinda vem pelo mar”¹².

Nesse período, a navegação de longo curso com pavilhão do Brasil ainda era pífia, e nela quase não se utilizava mão de obra escrava. No entanto, como mostra a tabela, na navegação de cabotagem, mais da metade da tripulação era composta de escravos.

Nos navios mercantes havia, na década de 1850, segundo as estatísticas oficiais uma minoria de cerca de 200 indígenas matriculados no Rio de Janeiro. Mas sabemos também que muitos deles foram contabilizados entre os pardos. A Marinha de Guerra, em consonância com leis do Império, promoveu o recrutamento de indígenas dentro do processo civilizatório característico do século XIX. Expedições de recrutamento foram realizadas em províncias como Espírito Santo e Pará. Esses indivíduos eram muitas vezes referidos como *índios* na correspondência que os acompanhava de suas províncias natais e se transformavam em caboclos nos registros da Armada. Os indígenas ribeirinhos eram considerados adequados para a Marinha. O norte-americano Ewbank os encontrou na baía:

Encontrei, faz poucos dias, uma centena de recrutas recém-chegados de uma província do Norte. A maioria era de cor, um terço era de índios. Eles se alistam por quanto tempo? – perguntei. Eles absolutamente não se alistam, responderam-me. São agarrados e obrigados a servir. Os presidentes de Província têm ordens para enviar todos os indivíduos desordeiros, e tantos índios quantos puderem apanhar (EWBANK, 1856, p. 278, tradução minha).

Nos levantamentos que fiz de recrutas e tripulações da Armada entre as décadas de 1830 e 1860, 19% ou mais das tripulações eram compostas de caboclos, além de uma maioria de pardos que deveria incluir uma parcela considerável de descendentes de indígenas. Os marinheiros caboclos eram tanto índios de aldeamentos coloniais em pleno desmonte, quanto índios que cresceram em meio à sua nação, com língua e cultura própria¹³.

Considerações finais

A algaravia do porto carioca era especialmente internacional em meados do século XIX, formada por levas de marítimos participantes de um rodízio que mudava permanentemente as feições da cidade. Cosmopolitismo, marginalidade, limiar, encruzilhada: seja o nome que for, todos se referem à diversidade cultural e aos diversos lugares simbólicos e espaciais ocupados pelos marujos. O porto do Rio é pequeno hoje em dia. Não é mais rota obrigatória para o Pacífico e o Índico. A Rua da Misericórdia se desconfigurou com a derrubada do Morro do Castelo, sobrando entre poucos trechos uma mística ladeira que dá em lugar nenhum. O Rio de Janeiro não é mais capital do Brasil, nem mais uma cidade pan-africana ou pan-europeia. No entanto, as marcas desse tempo ainda são visíveis. Os escombros das estalagens, tavernas da Rua da Misericórdia, embaixo do Centro da cidade, ao lado dos esqueletos misturados nas valas comuns nos confins do terreno da Santa Casa da Misericórdia, o grito final da força do Largo do Moura... Afinal, o que é baía, o que é aterro, o que é *terra firma* na região portuária? Se escavarmos um pouco, ainda podemos ouvir tamanha algaravia e conceder-lhes um enterro mais digno.

Notas

¹ “A rota traçada por Vasco da Gama utilizou a Volta ao Largo pela primeira vez na história de navegação à vela no Atlântico Sul. Nesta manobra, os navios, após passarem pelas ilhas do Cabo Verde, rumam para sudoeste, aproveitando-se da corrente do Brasil e dos ventos do flanco esquerdo do anticiclone subtropical do Atlântico evitando numerosas dificuldades que encontrariam no percurso ao largo da costa africana” (INOCCENTINI, Valdir *et alii*, 2000).

² Nesse período, a identidade dos “brasileiros” era preferivelmente ligada à província de origem: baianos, pernambucanos, paulistas, etc.

³ *Diário dos Tribunais*. Rio de Janeiro, 17/10/1843.

⁴ Ver verbete “encruzilhada” em Chevalier e Gheerbrant, *op.cit.* pp. 367-370. Os autores relacionam vários estudos do significado de encruzilhadas em diversas sociedades em diferentes épocas.

⁵ Nome que as religiões afro-brasileiras empregam para oferenda, muitas vezes no sentido de limpeza, purificação, livrar-se do mal.

⁶ Tratei especificamente de diários de norte-americanos em JEHA, Silvana. “*Anphitheatrical Rio!*” Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro, século XIX. *Almanack*. Guarulhos, n.06, pp.110-132, 2º semestre de 2013.

⁷ Mesmo sabendo que a maioria dessas embarcações é do porto da Corte, não se está especificado quantas são matriculadas em outros

portos ou estações navais da província, como Angra dos Reis, Paraty e Campos. Podemos descontar do total de 10% a 20%, considerando os que não são matriculados nos portos da baía do Rio de Janeiro. No entanto, podemos acrescentar algo semelhante se somarmos marujos que vêm em navios de guerra estrangeiros e nacionais. Considero que os pequenos portos da baía pertencem à dinâmica geral portuária da Corte. Há cerca de 40 rios que deságuam na baía, por isso faz sentido dizer que canoieiros desses rios em algum momento frequentavam a baía. Afinal, a Corte era abastecida pela Baixada Fluminense e por outros pontos do interior.

⁸ Mapa da força naval do Brasil. E. RMM, 1855.

⁹ Sobre recrutamento para a marinha no período, ver JEHA, 2011, pp. 110-122.

¹⁰ Estas cartas e os esboços estão publicados em MANET, Édouard. *Viagem ao Rio: cartas da juventude, 1848-1849*. Rio de Janeiro, José Olympio, 2002.

¹¹ Para um resumo de seu livro de memórias (*Five years before the mast*, Philadelphia: G.G.Evans, 1859) ver JEHA, 2011, pp. 102-6.

¹² Ponto cantado no terreiro Pai Benguela em São Paulo, 2014.

¹³ Ver seção “Indígenas”. JEHA, 2011, p. 155-164.

Referências Bibliográficas

- ASSIS, MACHADO DE. “Noite de Almirante”. *Obra completa Volume II – Conto e Teatro*. Rio de Janeiro: José Aguilar, 1974.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Annaes Brasilienses de Medicina*, n. 12, set.1850. Disponível em em <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=062014&pagfis=72&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte/São Paulo: Ed. da UFMG/Imesp, 2007.
- BEZERRA, Nielson Rosa. *Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)*. Niterói: UFF, 2010 (Tese Dout. História).
- CAMINHA, Adolfo. *O bom-crioulo*. Versão digital. Biblioteca Nacional, Departamento do Livro. Disponível em http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/bom_crioulo2.pdf. Acesso em 25 jan 2015.
- CAPONE, Stefania. *A busca da África no candomblé: tradição e poder no Brasil*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2004.
- CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain. *Dicionário dos símbolos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2009.
- EWBANK, Thomas. *Life in Brazil; or A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm*. Nova York, Harper & Brothers Pub., 1856.
- FOUCAULT, Michel. *História da loucura na idade clássica*. São Paulo: Perspectiva, 1978.
- GAGNEBIN, Jeanne-Marie. “Limiar: entre a vida e a morte”. In: Idem. *Limiar, aura e rememoração: ensaios sobre Walter Benjamin*. São Paulo: Ed. 34.
- GOMES, Flavio S; SOARES, Carlos Eugenio Líbano; FARIAS, Juliana B. “Reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico”. *Textos de História*, v. 12, n. 1/2, 2004.
- GUIMARÃES. Duas palavrinhas acerca da peritonite. *Arquivo Medico Brasileiro*, Rio de Janeiro, out.1845. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=700347&pagfis=384&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.
- JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos marinheiros e recrutas da Armada Nacional e Imperial do Brasil*. Rio de Janeiro, PUC-Rio, 2011 (Tese Dout. História).
- JEHA, Silvana. “Anphitheatrical Rio!” Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro, século XIX. *Almanack, Guarulhos*, n. 6, pp. 110-132, 2º semestre de 2013.
- MANET, Édouard. *Viagem ao Rio: cartas da juventude, 1848-1849*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2002.
- MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes (o olhar britânico 1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- PRANDI, Reginaldo. Exu, de mensageiro a diabo. *Revista USP*, São Paulo, n. 50, jun/ago.2001.
- PRANDI, Reginaldo. “Pombagira e as faces inconfessas do Brasil”. In: Idem. *Herdeiras do Axé*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa (...) pelo Ministro e Secretário de Estado da Repartição dos Negócios da Marinha*, Rio de Janeiro, 1855.
- RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- INOCENTINI, Valdir et alii. Possíveis dificuldades que acompanharam Vasco da Gama à Índia. *Anais do XI Congresso de Metereologia*, 2000. Disponível em: <http://www.cbmet.com/cbm-files/12-be0cb78f34da28eacf831244b9ea843c.pdf>. Acesso 25 jan 2015.
- VELHO, Gilberto. “Metrópole, cosmopolitismo e mediação”. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 16, n. 33, jan/jun. 2010.

Recebido em 25/03/2015
Aprovado em 09/04/2015

