

Rumos da liberdade: geografia insurgente e trabalho marítimo na Amazônia pós-Cabanagem (1840-c.1870)

Routes of freedom: the insurgent geographies and maritime labour in the post-Cabanagem Amazon (1840-c.1870)

Caio Giulliano Paião*

Resumo: A partir do conceito de “geografia insurgente”, discuto como o trabalho marítimo foi moldado por trabalhadores de diferentes realidades étnicorraciais, durante a reorganização dos mundos do trabalho na Amazônia, especialmente nas províncias do Pará e Amazonas, nos anos seguintes ao término da Cabanagem (1835-1840). Os tripulantes desse período conseguiram inverter lugares de subalternidade a que estavam destinados, valendo-se da apropriação de terras, barcos e águas para o trânsito humano, ideias e aspirações de liberdade. Veremos como o trabalho marítimo propiciou uma dinâmica de deslocamentos que servisse a projetos de autonomia de vida, de tripulações que misturavam indígenas, negros e mestiços, independentemente de sua condição jurídica. O recorte temporal diz respeito ao período posterior à rebelião até meados dos anos 1870, quando levas de migrantes alteraram a composição da marinhagem fluvial. O conjunto de fontes são relatos de viajantes do norte-atlântico, que informam as relações de trabalho dentro dos navios. Ali o recrutamento forçado se conjugava a pagamentos diários, além de negociação de equipes sazonais compostas por uma heterogeneidade de sujeitos. Por fim, conclui-se que as rotas de liberdade experimentadas no mundo marítimo não se restringem ao litoral do Brasil. O que nos leva a observar tais agências no interior do território, sem negligenciar a extensão dessas lutas em seus cenários aquáticos.

Palavras-chave: marítimos; Amazônia; Cabanagem.

* Doutorando em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), vinculado ao Centro de Pesquisa em História Social da Cultura (Cecult/IFCH) e bolsista da Fapesp/Processo n.º 2018/18252-0. E-mail: caio_giulliano@hotmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2204-5931>.

Abstract: From the concept of “insurgent geographies”, I discuss how maritime work was shaped by people of different ethnic-racial backgrounds, during the reorganization of the worlds of labor in the Amazon, especially in the provinces of Pará and Amazonas, in the years after the end of Cabanagem (1835-1840). Workers of this period managed to reverse the places of subalternity to which they were destined, appropriating of the land, boats and water for the transit of people, ideas and aspirations of freedom. We will see how maritime work provided a dynamic of displacements that served to projects of autonomy of life, to crews that mixed indigenous, black and mixed races, regardless their legal status. The analysis concerns the years following the end of the rebellion, going up to the 1870’s, when waves of northeastern migrants altered the composition of river navigation. The sources are made up of reports by travelers from different origins, most of them from the North Atlantic, who report on the working relationships inside the ships. There, forced recruitment was combined with daily payments, in addition to the negotiation of seasonal teams composed of heterogeneity of subjects. Finally, it is concluded that the freedom routes experienced in the maritime world are not restricted to the coast of Brazil. Which leads us to observe such agencies within the territory, without neglecting the extent of these struggles in their aquatic scenarios.

Keywords: Maritime Workers; Amazon; Cabanagem.

Introdução

O PRÍNCIPE Adalberto da Prússia visitou a Amazônia dois anos depois de reprimida a revolta da Cabanagem (1835-1840). Viajou ao Brasil, segundo ele, por distração e sem interesses científicos ou políticos. Ao chegar em Breves, no Pará, sua comitiva buscou os melhores profissionais para servir na navegação da intrincada malha fluvial. Um rapaz se apresentou para guiá-los, o “mulato” Frutuoso, como o príncipe qualificou-o, sem revelar maiores informações a seu respeito. Usando a cor da pele como critério, o monarca o rejeitou, a quem “não nos queríamos confiar, não nos restando por isto senão procurarmos outro piloto aqui em Breves”. Acontece que ninguém transitava ali sem levar em conta os seus saberes. Levou muitas horas para encontrar um substituto, pois aquela área era domínio de Frutuoso. Cada curso d’água na vastidão amazônica exigia um tipo de conhecimento adequado à direção das viagens e ao estilo das navegações. E naquele momento, a violenta e recente repressão aos cabanos afetava o serviço embarcado com a escassez de mão de obra.

O prussiano dizia preferir os indígenas que, além de mostrar “grande vocação para os serviços de marinheiro”, pareciam mais fáceis de lidar. Posteriormente, descobrira a árdua tarefa que era equipar e manter uma tripulação. Sobre os indígenas, viu que era “difícil, pela sua completa indiferença, tirar qualquer coisa destes homens sempre alegres”. Não eram

poucos os detentores de expertise naval, mas atraí-los e embarcá-los exigia negociação de critérios próprios de ritmo de trabalho, autonomia quanto aos rumos da viagem e pagamentos condicionados a mercadorias, alimentação, passagens de transporte etc. Quase não havia circulação monetária na Amazônia. Acresce que o ambiente de bordo chefiado por um homem branco se conectava às dramáticas vivências da revolta recém-finda e até mesmo do passado colonial. Os tripulantes amazônicos não confiavam nem um pouco em estabelecer relações de trabalho sem alguma margem de negociação. Adalberto via nisso um empecilho, entendendo pelo crivo de seu racismo: a marinha brasileira seria desprestigiada mundo afora justamente por não dispor de marujos brancos, “fortes e robustos” e utilizar-se de negros e indígenas.¹

Depois, em tom de aviso a viajantes futuros, aconselhou cuidado para não entregar a eles a direção completa das expedições. Os indígenas, por exemplo, não tinham “nenhuma ideia de duas coisas tão importantes para nós europeus: tempo e espaço”. Na verdade, deparara-se com a sofisticação destas noções pelos tripulantes do barco, que guardavam seu próprio tempo e espaço de trabalho. Segundo ele, o “segredo” para um bom serviço a bordo com os nativos era

deixá-los à vontade, nunca incitá-los. Então, trabalham de boa vontade e tanto quanto podem. Se quiserem, porém, descansar, não se deve tentar dissuadi-los; deve-se deixar-lhes a liberdade de decidir onde querem fazer alto e acampar para passar a noite; e nunca abusarão desta liberdade. Nada nestes casos é mais necessário evitar do que o descontentamento do pessoal.²

Apesar de embarcados, eles utilizaram de sua importância para subverter a hierarquia de bordo e a submissão a quem devia emitir ordens. Naquela altura, o barco de Adalberto havia sido cooptado para práticas de liberdade e movimento pelo território através dos rios. Neste artigo abordo de que formas foram possíveis a essas experiências tornarem-se cada vez mais recorrentes na Amazônia, durante a reorganização dos mundos do trabalho no rescaldo da Cabanagem. E como o emprego de marinheiros, pilotos, práticos e criados se relaciona com as consequências da rebelião, como a dispersão humana pelas matas e rios. Nesses lugares, a presença de mocambos e comunidades indígenas propiciou um aprofundamento do conhecimento geográfico, que viria a se tornar instrumento de trabalho na navegação fluvial. Dessa forma, o ofício marítimo construído na região não se apartava de diferentes tipos de concepções de liberdade atribuídas à experiência de deslocamento aquático.³

Recorro ao conceito de “geografia insurgente”, seguindo a formulação de Yuko Miki. A historiadora estudou a formação de quilombos no Brasil oitocentista, como uma estratégia dos

1 ADALBERTO, Príncipe da Prússia. **Brasil: Amazônia-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 88-89, p. 364.

2 Idem, p. 313-314.

3 Cf. BUCHANAN, Thomas C. **Black Life on the Mississippi**. Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004. SCOTT, Julius S. **The Common Wind**. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution. New York: Verso, 2018. REDIKER, Marcus. **Outlaws of the Atlantic**: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail. Boston: Beacon Press, 2014. DAWSON, Kevin. Enslaved Ship Pilots in the Age of Revolutions: Challenging Notions of Race and Slavery Between the Boundaries of Land and Sea. **Journal of Social History**, v. 47, n. 1, 2013.

quilombolas de viverem como agentes livres, ainda que enredados na sociedade escravista. Segundo Miki, isso se entrelaçou como um fenômeno-chave no decorrer da colonização interna do Brasil. Os espaços circunscritos ao interior foram um refúgio para indígenas, africanos e seus descendentes na maior parte do século XIX. Após a Independência, essas áreas tornaram-se alvo de um “agressivo projeto de desenvolvimento, encabeçado por agentes governamentais e exploradores”.⁴ A elite proprietária culpava a população negra e indígena por um alegado atraso, que justificava a colonização interna em nome do “progresso”. Havia um padrão explicativo da situação econômica das províncias do extremo norte, de acordo com Alfredo Wagner de Almeida, uma “ideologia da decadência”: alegava-se “falta” de braços, transportes apropriados, terras ocupadas por “gentios” e quilombolas etc. para se autorizar expedições, verdadeiras invasões, sob pretexto de “desobstrução” de vias de navegação, por exemplo.⁵

Na Amazônia, para efetivação de uma navegação mercante, o governo empreendeu combates tanto a mocambos quanto às comunidades indígenas que desafiavam a ordem social, desde o período colonial. Nesse sentido, é oportuno pensar o conceito de “geografia insurgente”: a ocupação desses espaços, ainda que sob a ordem senhorial e escravista, reitera mais do que experiências de “resistência”, uma expressão política de cidadania. “Uma cidadania que se situava contra o projeto de construção da nação que tinha como premissa a subjugação social e territorial dos sertões e de sua população escravizada”. Seria uma prática política, de populações subjugadas e resistentes à alteração de seus modos de vida, pela qual tornava possível reimaginar alternativas de existência na condição de livres. Uma reimaginação efetivada de dentro de uma geografia que lhes destinava lugares permanentes de subalternidade.⁶ Aqui, entenda-se: *geografia* como fruto da transformação dos espaços em nível do conhecimento, por trabalhadores e trabalhadoras. Espaços reorganizados para defesa de modos de vida autônomos, tanto nas margens dos rios quanto na ocupação fluvial dentro dos barcos.

Neste artigo veremos como homens, mulheres e crianças conseguiam criar suas próprias rotas de liberdade, conferindo outros sentidos ao ofício embarcado e apropriando-se do espaço que percorriam em águas doces, no interior do território⁷ – lugares ainda pouco abordados pela historiografia do trabalho marítimo, bastante concentrada nas experiências do litoral e do cotidiano de águas salgadas. Observar esses meandros poderá alargar a análise de

4 MIKI, Yuko. Fugir para a escravidão: as geografias insurgentes dos quilombolas brasileiros, 1880-1881. In: GOMES, Flávio dos Santos; DOMINGUES, Petrônio (org.). **Políticas da raça**: experiências e legados da abolição e da pós-emancipação no Brasil. São Paulo: Selo Negro, 2014. p. 24.

5 ALMEIDA, Alfredo Wagner de. **A ideologia da decadência**: leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão. Rio de Janeiro: Casa 8, 2008. p. 22. Cf. também: PAZ, Adalberto. Classe, cor e etnia nas legislações de compulsão ao trabalho na Amazônia: do Diretório ao fim dos Corpos de Trabalhadores (1755-1859). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 12, 2020.

6 MIKI, op. cit., p. 27.

7 Dentre outros estudos de preocupação similar, posso citar: OLIVEIRA, Vitor. Nos limites da civilização: história e historiografia da classe trabalhadora no Mato Grosso do Sul. **Revista Mundos do Trabalho**, v. 13, 2021. CARVALHO, Marcus. Os caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX. **Afro-Ásia**, 19/20, 1997. CARUSO, Laura. “Onde manda capitão, não governa marinheiro”? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920. **Revista Mundos do Trabalho**, v. 2, n. 3, 2010.

resistências embarcadas, diante do expansivo avanço da navegação mercante que buscava penetração na Amazônia, do estuário atlântico aos Andes.

Para pensar a maneira pela qual o trabalho de bordo permitiu agências a partir “de baixo”, entendo os embarcadiços como agentes de “práticas espaciais” que subvertem o sentido de hierarquia naval para a criação de espaços próprios, qual seja, a capacidade de usar da posição a bordo para movimentar ideias e tecer redes de contestação ao poder.⁸ Na mesma medida em que os expedicionários coagiam e obrigavam os outros a trabalhar para eles, esses subvertiam o cotidiano a bordo para elaborar e dinamizar aspirações de liberdade. Ações cuja historicidade encontra os saberes da resistência à escravidão, da formação de mocambos e das fugas e rebeliões indígenas do passado e do presente em que viviam. O contexto de tensão política e social existente na Amazônia pós-Cabanagem permitiu que mulheres e homens invertessem a lógica de mando e obediência para dominar a navegação e mitigar a expropriação de seus conhecimentos geográficos.

A expressão “pós-Cabanagem” aparece aqui como referência de recorte temporal e não em termos conceituais. Refiro-me aos anos seguintes ao fim da rebelião (1840), passando pela gradual substituição de tecnologia naval, com a introdução dos vapores (1853) até meados da década de 1870 – auge da navegação a vapor no século XIX, quando levas de marítimos migrantes passaram a substituir o contingente fluvial acostumado aos remos e às velas, abordado aqui. Essa temporalidade permite captar reações e reinterpretações da percepção subjetiva dos espaços após a vivência do conflito e sua repressão.⁹

A documentação analisada são relatos de viajantes escritos entre os anos 1830 a 1860. São textos de militares, artistas, cientistas, missionários e aventureiros que ao passarem pela região amazônica registraram suas impressões, muitas vezes, como diários de bordo. Trata-se de autores brancos, na maioria do norte-atlântico, vindos ao Brasil em prol de interesses econômicos, diplomáticos, empresariais, religiosos ou por mera curiosidade. Por vezes, chegavam a se irmanar com autoridades locais para reforçar a vigilância sobre o mundo do trabalho e até reaver escravizados para seus senhores. Realizo uma leitura a contrapelo desses textos, verificando os momentos de interação de seus autores com quem mais tempo passavam ao longo das viagens: tripulantes de ascendências indígenas e africanas. Esse tipo documental permite análise do cotidiano de trabalho de barcos, canoas e suas dinâmicas de interação interétnicas. São textos bastante estudados, embora pouco abordados no que tange ao trabalho marítimo no interior do continente; outros menos conhecidos, nunca foram

8 Cf. FEATHERSTONE, David. Maritime Labour and Subaltern Geographies of Internationalism: Black Internationalist Seafarer's Organising in the Interwar Period. *Political Geography*, 49, 2015. COUSIN, Justine. **Extra-european Seamen Employed by British Imperial Shipping Companies (1860-1960)**. 2018. Tese (doutorado em História) – Sorbonne Université, Paris, 2018. BASSI, Ernesto. El Caribe colombiano, el Caribe y el gran Caribe. Los marineros como creadores de una región transimperial. In: MORON, Jaime; VALBUENA, Gerson (ed.). **20 años de estudios sobre el Caribe colombiano**. Bogotá: Banco de la República, 2020.

9 Cf. DE LA TORRE, Oscar. After the Reign of Terror: Slavery and the Economy of Post-Cabanagem Pará, 1835-c.1870. In: DE LA TORRE, Oscar. **The People of the River**. Nature and Identity in Black Amazonia, 1835-1945. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018.

traduzidos para o português. Os primeiros foram publicados no Brasil por diferentes editoras, os demais estão digitalizados, podendo ser acessados pelos *links* nos rodapés.

Breve panorama da Cabanagem (1835-1840)

ENTRE 1835 E 1840, trabalhadores indígenas, negros, mestiços e brancos pobres se alinharam a lideranças liberais numa revolta que visava tomar o poder político da província do Grão-Pará, protestando contra a tirania da elite portuguesa do Brasil recém-independente. Havia uma crescente reação antilusitana que associava empobrecimento e epidemias com o poder político exercido durante a expansão econômica dos anos 1800-1820. Muitos desses insatisfeitos habitavam cabanas nas fazendas, matas e beiras de rios, originando a forma como ficaram conhecidos os rebeldes (cabanos) e a revolta (Cabanagem). Aos poucos, a mobilização permitiu que diferentes grupos sociais expressassem suas queixas contra proprietários da vasta província, adquirindo tons de uma revolução social.¹⁰ Os objetivos se espalharam ao longo da rebelião. Em resumo, as elites aderentes buscavam maior autonomia política para a escolha da presidência da província, enquanto os demais cabanos encampavam demandas ligadas a melhores condições de vida, o fim da escravidão e o acesso a terras. Luis Balkar Pinheiro compreende a Cabanagem “como parte integrante de um contexto maior das lutas populares, depositária de toda uma tradição de rebeldia gestada desde os primeiros anos da vida colonial”. Na Amazônia, tais lutas envolveram uma gama variada de movimentos sociais que iam das resistências indígenas aos levantes de negros e à formação de mocambos.¹¹

Magda Ricci mostra que a revolta abarcou um amplo território. Iniciada em Belém do Pará, ela avançou pelos rios e pelo Atlântico, chegou às fronteiras do Brasil central, se aproximando até do litoral norte e nordeste. “Gerou distúrbios internacionais na América caribenha, intensificando um importante tráfico de ideias e de pessoas”. Ademais, produziu uma identidade partilhada entre povos de etnias e culturas diferentes. Indígenas, negros de origem africana (especialmente da África Central), mestiços e brancos pobres perceberam causas e problemas em comum, assentados na repulsa ao mandonismo branco e português e na luta por direitos e liberdades.¹² A luta dos rebeldes foi longa e intensa, realizando guerrilhas nas calhas dos rios Amazonas, Madeira e Tocantins. Suas proezas alcançaram ainda o alto Amazonas e os rios Negro e Trombetas, entre 1836 e 1837. Tomaram as cidades de Santarém e Manaus até a fronteira do atual estado do Amapá. O saldo foi um aprendizado do uso da natureza como aliada: envenenavam rios, incendiavam a mata, espantavam animais e destruíram plantações para minar a subsistência das tropas inimigas etc.¹³ Temos então um

10 DE LA TORRE, op. cit., p. 22-23.

11 PINHEIRO, Luís Balkar. **Nos subterrâneos da revolta**: trajetórias, lutas e tensões na Cabanagem. 1998. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1998. p. 137-138.

12 RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. **Tempo**, v. 11, n. 22, 2007, p. 6-7.

13 RICCI, op. cit., p. 27-28. Para entender os percalços e a formação de uma memória sobre as ações dos

dos argumentos do artigo: o processo de organização durante a revolta possibilitou, através de uma expansiva solidariedade interétnica, alargar o conhecimento geográfico através de interações a bordo e em terra, formulando diferentes projetos de liberdade no pós-Cabanagem. A criação de uma “cumplicidade” com a natureza serviu a sua instrumentalização no mundo embarcado e, principalmente, como recurso posterior de identificação profissional e valorização da percepção subjetiva dos espaços.

Ao longo do oitocentos, sempre houve dificuldade para se equipar navios no Brasil, por isso fazia-se campanhas emergenciais de recrutamento e engajamento. Só com violência se conseguia equipar um vaso de guerra, sempre preteridos frente à marinha mercante, que pagava melhor e possuía noções de disciplina mais frouxas.¹⁴ Contudo, é preciso dizer que no Brasil recém-independente não havia profissionais marítimos propriamente ditos. A Armada, por exemplo, contava basicamente com marujos estrangeiros e uma minoria de “nacionais”. No combate aos cabanos, o Império brasileiro utilizou navios tripulados por marítimos e mercenários portugueses, britânicos, norte-americanos e germânicos.¹⁵ Esse contingente foi responsável por uma repressão violentíssima. Segundo Oscar de la Torre, estima-se por volta de 20 a 30 mil mortos, algo em torno de ¼ da população amazônica, dentre indígenas, negros e brancos pobres.¹⁶ O uso da tortura e execuções foi amplamente utilizado dentro dos encouraçados, transformados em verdadeiras masmorras.

Por fim, apesar do morticínio e sem conquistar suas reivindicações, um dos saldos positivos fora o enfraquecimento dos senhores sobre os trabalhadores escravizados, permitindo brechas para fugas de fazendas e plantações. Os sobreviventes e seus descendentes obtiveram maiores chances para reelaborar modos de vida alternativos e defender autonomias mata adentro, formando mocambos, encontrando abrigo entre comunidades indígenas, habitando lagos e rios inalcançáveis à navegação militar e comercial.¹⁷ É a partir desta nova relação com a natureza e a geografia que eles moldariam o trabalho marítimo subsequente, definindo rumos de liberdade diante do Estado Imperial e suas elites proprietárias, empenhadas em conter a potencial rebeldia de antigos cabanos, seus filhos e netos, como veremos aqui.

“Não posso, patrão!”

ENTRE 1828 E 1829, o oficial da marinha britânica Henry Lister Maw percorreu o rio Amazonas em busca de uma ligação entre o Atlântico e o Pacífico. Na descida do Amazonas, armou uma igarité (um tipo de canoa movida a varas) com “um piloto, ou homem do leme, seis índios,

levantes, cf. HARRIS, Mark. **Rebelião na Amazônia**: Cabanagem, raça e cultura popular no Norte do Brasil, 1798-1840. Campinas: Ed. Unicamp, 2017.

14 JEHA, Silvana. **A galera heterogênea**: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c.1822-c.1854. 2011. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro, 2011. p. 44-45.

15 Idem, p. 52, p. 54-55.

16 DE LA TORRE, op. cit., p. 24.

17 Idem, p. 25-26.

um negro escravo e um rapaz índio que cozinhava”. O sistema de deslocamento das igarités envolvia disciplina coletiva e confiança mútua nos movimentos para não virar o barco.¹⁸ No baixo Amazonas era mais comum encontrar tripulações mistas dessa maneira, diferente do alto Amazonas, onde a presença indígena predominava. Sobre os tripulantes indígenas, Maw bem notou que a razão da “falta de braços” não era “outra senão a injustiça com que os índios são tratados, sendo evidente que eles ou se aumentam ou diminuem na proporção do tratamento que recebem”.¹⁹ O uso do trabalho indígena em embarcações resultava de um longo efeito do processo de colonização, incluindo um aprendizado de resistência que envolvia engajamento e deserção.

Uma boa ilustração disso ocorre no século XVII. Os indígenas da missão jesuíta de Maracanã eram treinados para servir como remeiros e práticos na navegação de entreposto entre as capitanias do Pará e Maranhão. Operavam ubás dirigidas com *jacumãs* (pás) no lugar de lemes. O remeiro era chamado *jacumahua* (braço de leme) e o timoneiro, *jacumaíba*. Eles aproveitavam o ensinamento do ofício, a proteção do assentamento e os ganhos desse trabalho, até decidirem a hora certa de abandoná-lo. Usavam táticas sofisticadas para largar canoa e missionários à deriva, enquanto escapavam mergulhando e desaparecendo nas águas. É possível que esses homens e rapazes aparecessem posteriormente em outras embarcações, navegando para si ou para outros.²⁰ Claro, o repertório de sabotagens e a consciência do seu papel estratégico seguiam com eles. Ações que colocariam em prática para subverter a lógica de obediência esperada nos barcos dos brancos, formando talvez uma memória de insurgência embarcada na região.

Em 1834, outra expedição patrocinada pela Coroa britânica levou os oficiais Frederick Lowe e William Smyth a capitanear uma viagem parecida com a de Maw. No rio Javari, a dupla contava com uma tripulação indígena, que passou a decidir a ordem das tarefas a bordo, o ritmo de trabalho e a agenda da expedição. A cada cinco horas de trabalho, os britânicos viam o grupo encostar o barco para uma hora de descanso regada a goles de *masato* (bebida fermentada à base de mandioca, arroz, milho ou abacaxi).²¹ A tripulação impôs por conta própria a divisão dos trabalhos de bordo, usando a dependência de seus conhecimentos geográficos e navais para inverter a hierarquia de bordo, por maior liberdade e melhores condições de vida. Caso contrário, a vida dos britânicos estaria ameaçada num simples gesto de deserção coletiva ou motim mais violento. Prova disso foi quando o acúmulo de funções excedeu o combinado entre eles, obrigando os ingleses cozinhar por conta própria. Para isso, os indígenas cediam-lhes de forma calculada uma quantidade exata de lenha para cozinharemos, ao que os britânicos

18 MAW, Henry Lister. **Narrativa da passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará**. Manaus: ACA, 1989. p. 217.

19 MAW, op. cit., p. 222.

20 CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. Índios cristãos no cotidiano das colônias do norte (séculos XVII e XVIII). **Revista de História**, n. 168, p. 78, jan./jun. 2013.

21 LOWE, Frederick; SMYTH, William. **Narrative of a Journey from Lima to Pará, Across the Andes and Down the Amazon**. London: J. Murray, Albermarle-Street, 1836. p. 274. Disponível em: <https://archive.org/details/narrativeofjourn00smyt/page/n7/mode/2up>. Acesso em: 17 mar. 2022.

obedeceram por toda a viagem de retorno ao Pará.²² O ambiente de bordo teria sido amistoso durante a jornada. Bastava que os tripulantes decidissem tudo, inclusive o papel reservado aos contratantes. Os autores chegaram a se descrever como meros espectadores de homens que sabiam exatamente como vencer correntezas, com alegria e cantorias. Quando aportaram em Manaus, afetada por conta da rebelião, encontram escassez de trabalhadores qualificados, tendo como principal atividade, a pesca.²³ A dificuldade de formar tripulações acentuou-se na Cabanagem. Em Santarém, no Pará, um comerciante britânico avisou aos patrícios que um “crioulo” de nome Jacó andava assassinando grande número de portugueses, tornando-se perigoso navegar nas redondezas.²⁴

Esses textos podem ter influenciado o príncipe Adalberto, pouco depois, fazendo-o acreditar que fosse melhor embarcar com indígenas do que com negros ou mulatos. Do outro lado, o cuidado em aceitar essas viagens era generalizado entre potenciais tripulantes. Compor tripulações variava de acordo com o clima político e econômico; as necessidades de venda da força de trabalho; a impossibilidade de embarcar grupos rivais ou falantes de idiomas diferentes; e também pela autonomia de subsistência, quando não fazia sentido trabalhar em troca de salário num mundo em que a circulação monetária era ínfima e persistia o sistema de escambo e trocas de mercadorias.²⁵

O jovem empresário e entomologista William H. Edwards veio dos Estados Unidos com seu tio à Amazônia, em 1846, pesquisar a fauna e sondar mercado para a empresa de sua família no ramo de curtume. Para subir o rio Trombetas, no Pará, ele pediu ao piloto indígena que buscasse mais homens para sua embarcação. Esse saiu pelas praias de Óbidos ofertando uma combinação de dinheiro e rações de alimentos, que incluíam café e cachaça. Mas foi por causa da boa fama e da capacidade de negociação do piloto que cinco homens e mais outros se interessaram pelo serviço.²⁶ No rio Tonantins, em direção a Fonte Boa, no Amazonas, um indígena caiuvicena pediu passagem na expedição de Smyth e Lowe em troca de trabalho. A dupla achou aquilo proveitoso, pois vinham pagando diariamente os tripulantes com meio metro de pano de algodão (*tucuya*). Já em Tefé, outros estavam ansiosos para voltar de onde partiram e exigiram o pagamento em farinha, ao que foi acrescido mais panos de algodão.²⁷

Em 1868, no oeste paraense, o naturalista mineiro Ferreira Penna não conseguiu convencer “pescadores” e “indivíduos sem ocupação regular” a trabalhar para ele. Ao oferecer dinheiro pelo serviço, sempre ouvia: “Não posso, patrão!”. “Nenhum deles explicava a razão desta recusa – humilde, fria, mas inflexível e capaz de impacientar e desesperar a um homem que não conhecesse os hábitos e a indiferença desses indivíduos para o dinheiro”.²⁸

22 Idem, p. 274.

23 LOWE; SMYTH, op. cit., p. 122.

24 Idem, p. 293, p. 300.

25 SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A. Queirós, 1980. p. 171.

26 EDWARDS, William. **A Voyage Up the River Amazon, Including a Residence at Pará**. New York: D. Appleton & Company, 1847. p. 139. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/4986>. Acesso em: 17 mar. 2022.

27 LOWE; SMYTH, op. cit., p. 280-285.

28 FERREIRA PENNA. **A região ocidental da Província do Pará**. Belém: Typ. do Diário de Belém, 1869. p. 56.

Outro naturalista, o britânico Henry Walter Bates talvez tenha encontrado a resposta. Em sua longa expedição (1848-1859) concluiu que os canoieiros eram “donos de seu próprio nariz” e “orgulhosos demais para se empregarem” para outros.²⁹ Fabricar e se deslocar em sua própria embarcação, negociar e se dispersar pelo território fez a população indiferente aos avanços dos viajantes, esses sim, dependentes do conhecimento sobre os espaços que ansiavam percorrer. A lógica de assalariamento não fazia sentido quando se buscava manter o mínimo de contato com forasteiros.

Em jornada evangelística pela Amazônia (1840-1842), o missionário norte-americano Daniel Kidder descobriu que nem a razoável soma de 800 réis diários atraía os tripulantes.³⁰ No alto rio Negro, o naturalista britânico Alfred Russel Wallace equipou um “bom piloto” por um valor maior ainda: quatro mil-réis a diária. Segundo ele, o preço compensava, porque “tudo ali depende da habilidade do piloto”. Mas não foi fácil achar o restante da guarnição, pois, entre 1848 a 1852, o recrutamento forçado incentivava a deserção coletiva de eventuais tripulantes. Por conta disso, ele apelou ao “capitão de trabalhadores” (responsável pelos recrutamentos) e ao delegado de polícia, mas “todos eles me davam a resposta de costume: – ‘Não há gente nenhuma aqui’”.³¹

Tratava-se de reflexos das limitações impostas aos espaços vividos pelos despossuídos do final da Cabanagem. A dispersão territorial tornava-se um problema ao passo que permitia aberturas para autonomias de vida e potencial para circular, outra vez, perigosas ideias de rebeldia. Para Claudia Maria Fuller, apesar da introdução de escravizados negros na Amazônia, a população de origem indígena ou mestiça não ficou aquém das tentativas de inserção (forçada) aos quadros da produção econômica. No Pará, de 1838 a 1859, o Corpo de Trabalhadores foi um instrumento de coerção ao trabalho para “Índios, mestiços e pretos não escravos” ou aqueles “sem propriedade ou ocupações reconhecidas como constantes”. Autoridades provinciais definiam uma identidade de trabalhador contraposta à de vadio, “norteada por critérios ligados à etnia, à cultura, à noção de civilização e de utilidade creditadas ao trabalho”. O pretexto era combater “vagabundos” e “ociosos”, mas a finalidade era a contenção de nova rebelião popular.³²

Os tripulantes retratados nos relatos aqui analisados eram geralmente contratados e pagos por diárias, método que encurtava a lealdade aos “patrões” aos quais obedeciam com data marcada para terminar. Algo que se contrapunha aos demais tipos de servidão de longa duração ou do passado de escravidão de alguns deles. Justamente por isso conseguiram deter algum controle quanto à duração dos vínculos de trabalho. Ademais, houve muita subversão

Disponível em: #9 - A região ocidental da província do Pará; resenhas estatísticas ... - Full View | Hathitrust Digital Library. Acesso em: 17 mar. 2022.

29 BATES, Henry W. **Um naturalista no rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979. p. 88-89.

30 KIDDER, Daniel. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980. p. 179.

31 WALLACE, Alfred R. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979. p. 398, p. 461.

32 FULLER, Claudia Maria. Os Corpos de Trabalhadores e a organização do trabalho livre na província do Pará (1838-1859). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 3, n. 6, p. 52-53, 2011.

dos contratos a favor de projetos de liberdade e interesses próprios dos contratados. Isso é mais evidente na possibilidade aberta pelos serviços de bordo que permitiam outra percepção subjetiva de espaço. A despeito da condição social dos tripulantes, a vida embarcada servia para conhecer e alcançar outros lugares, podendo expandir noções de onde e como podiam agir e viver.³³

A viagem de Edwards é rica em exemplos de como isso podia ser realizado. Analisemos com vagar seu relato, por dedicar mais atenção aos tripulantes do que normalmente encontramos nesse tipo de literatura.

A heterogênea tripulação da *Galliot* (1846)

EDWARDS CONHECEU a Amazônia seis anos depois da Cabanagem. Partiu de Belém rumo ao rio Amazonas, em maio de 1846, numa canoa coberta chamada *Galliot*, tripulada por “dois negros fortes”.³⁴ A dupla agradou bastante o entomologista, que decidiu fazer sua recomendação a futuros viajantes. Primeiro realizou uma descrição física para que eles fossem encontrados no porto de Belém, sem eximir tal gentileza de lances de racismo e preconceito: Faustino tinha cara redonda, era alegre, bem-humorado e de pouca beleza pelas marcas de varíola. Seus defeitos se redimiam pelo sorriso que iluminava seu “semblante negro como carvão”, especialmente quando se animava com cachaça. Era um bom contador de histórias, que interpretava com “um efeito dramático, muitas vezes divertido”. Além disso, um músico talentoso que alentava as noites com ótimo repertório. O outro atendia por Chico, em função de seu pequeno tamanho. O apelido castelhano parecia advir de sua participação em conflitos no sul do Império, talvez na Guerra dos Farrapos (1835-1845). Que se procurasse no porto um homem disciplinado, jeito de soldado, repleto de cicatrizes e vaidoso de suas proezas de guerra. Detestava cachaça e tinha o costume de tomar banhos de sol, “nu como no dia em que nasceu”.³⁵

A dupla de marujos conquistou a confiança do contratador e tornou o ambiente a bordo agradável o suficiente para garantir, além de um deslocamento seguro, chance futura de novos embarques. Também a oportunidade de se ver longe da vigilância das autoridades terrestres era estratégica: nos altos rios era possível experimentar outras formas de liberdade, incluindo ficar nu e sem trabalhar, cantar e se divertir pela madrugada. Convém dizer que essa é uma das principais diferenças entre o trabalho marítimo oceânico e o fluvial: enquanto no primeiro o sentimento de coletividade tende a se restringir ao confinamento dos navios em longas travessias, no segundo havia possibilidade bem maior de solidariedade comunitária encontrada nas margens, onde paradas não programadas eram incluídas nas rotas com mais frequência, diferente da constância de movimento mais demorado dos transatlânticos.

33 SECCO, Lincoln. O espaço técnico na Península Ibérica (1820-1914). **Projeto História**, n. 34, p. 91-92, 2007.

34 EDWARDS, op. cit., p. 64. Nessas e demais citações diretas, a tradução é livre.

35 Idem, op. cit., p. 86-87.

Escalas curtas em fazendas, sítios, moradias de ribeirinhos, praias etc. compunham o roteiro particular de uma longa viagem fluvial pela Amazônia – momentos menos formais e fora da vista de autoridades, ao contrário da estadia em portos de alto fluxo. É provável que as áreas de navegação a que esses tripulantes se especializavam fossem as mesmas de seus contatos para emergências, a poucas horas de amigos, amigas e familiares. O prático mura Policarpo, a serviço do pintor francês François Biard, fez questão de desembarcar em Santarém, no Pará, sob pretexto de fazer compras, mas demorou bastante para retornar. Descobriu-se depois que Policarpo era “filho de Santarém, ou de suas redondezas”.³⁶ A “geografia insurgente” se desdobrava na ocupação do território por meio de diferentes postos de trabalho.

Segundo Vicente Salles, trabalhadores negros em diferentes condições sociais ocuparam todas as atividades produtivas na economia amazônica do século XIX. Não houve separação estanque nessas atividades, e com frequência as mãos de obra negra, indígena e mestiça se combinavam nos setores econômicos, incluindo o transporte fluvial.³⁷ Além de Faustino e Chico, a *Galliot* tinha um piloto indígena mestiço que trazia o seu filho consigo. Edwards sentiu desprezo pelos dois, chamando o pai de “preguiçoso” e a criança de “macaco”. Sua maior irritação se devia ao orgulho do profissional.³⁸

Diferente dos dois marujos negros, o piloto era vital por conta da complexidade do percurso que tomariam. A maioria dos pilotos e práticos amazônicos sabia muito bem da sua importância e dispensavam maiores relações com os contratantes, realizando o serviço sem precisar dizer nenhuma palavra. Muitas vezes nem português falavam. Esse orgulho era facilmente tomado por antipatia e indiferença, o que comumente era visto como insubordinação ou prepotência. O embarque do filho era outra característica desses profissionais: o ensino do ofício era passado através de gerações, afinal, não havia outra forma de um aprendizado que exigia ecléticos conhecimentos de clima, flora, fauna, geografia, hidrografia, e até sons da floresta, cores e gostos da água informavam condições de trajetos. Na Amazônia, bússolas e apetrechos náuticos eram inúteis. A pilotagem e a praticagem eram feitas com todos os sentidos do corpo, algo aprendido apenas com os mais velhos, que certamente também ensinavam outros tipos de valores. Melhor ainda se fossem transmitidos noutros idiomas e sob segredo.³⁹

Faustino e Chico se ocupavam dos remos, enquanto pai e filho faziam a direção da *Galliot*. Outra vez um forasteiro estranhava os cuidados com o sono e o respeito às horas de descanso. O piloto trazia uma rede, que armou entre os mastros do barco, “bem acima

36 BIARD, François A. **Dois anos no Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2004. p. 157.

37 SALLES, Vicente. **O negro no Pará, sob o regime da escravidão**. Rio de Janeiro: FGV, 1971. p. 176-177.

38 EDWARDS, op. cit., p. 87.

39 Cf. ANDRADE, Mário de. **O turista aprendiz**. Brasília: Iphan, 2015. p. 147. NOGUEIRA DA MATA, João. **Flagrantes da Amazônia**. Manaus: Ed. Sérgio Cardoso, 1960. p. 88. ARTHUR, Richard. **Ten Thousand Miles in a Yacht Round the West Indies and Up the Amazon**. New York: E. P. Dutton & Co. 1906. p. 109. Disponível em: #7 - Ten thousand miles in a yacht round the West Indies and up the ... - Full View | HathiTrust Digital Library. Acesso em: 17 mar. 2022.

das cabeças dos demais”, seguro de eventual ataque traiçoeiro dos brancos.⁴⁰ Certos grupos indígenas conheciam de perto a capacidade destrutiva deles e elaboravam formas diferentes de impor limites a ela. Por exemplo, não eram todos que tinham habilidades navais para negociar serviço embarcado. Grupos específicos eram procurados para isso, quando boa parte da população indígena estava refugiada bem longe das margens dos rios. Indígenas e descendentes que tripulavam para os brancos eram trabalhadores altamente capacitados e conscientes dos perigos dessas relações. Por isso dispunham de variado repertório de autodefesa, como fugas e contatos estratégicos ao longo dos rios.

Os Mura eram notoriamente conhecidos por suas expertises navais, também famosos pela pirataria nos rios amazônicos, executada com audácia e bravura. Após incisivas e violentas ações coloniais contra suas atividades e modos de vida, começaram a negociar serviços embarcados por sobrevivência individual e coletiva. Ao subir o rio Amazonas, Edwards contratou outra tripulação, formada por uma família mura originária do rio Negro: um tuxaua (chefe) e seus cinco filhos, dos quais o mais velho ia com esposa e dois filhos pequenos. Além deles, um piloto e mais três homens de outros grupos indígenas, totalizavam 18 tripulantes no serviço da *Galliot*.⁴¹ Talvez a pretexto de servir como tripulação, essa família vivesse a vida itinerante imposta a esse grupo desde o século XVIII. Por conta dos conflitos empreendidos por e contra os Mura, eles permaneceram ao longo do século XIX em permanente busca de novas áreas de caça e pesca.⁴² A família do tuxaua se utilizou da viagem para deslocar-se para algum outro lugar, vendendo seus serviços como custeio do transporte.

O velho tuxaua exercia liderança sobre o grupo, mesmo sem aparentemente “chefiar” as tarefas como um comandante naval. O respeito e a deferência de todos demonstravam que o fato de estar naquelas condições de trabalho pouco afetava a tradicional hierarquia e a visão de mundo desses povos. Ele ficava no ponto mais elevado do barco, falando em “línguas desconhecidas” e cantando o tempo todo. Preenchendo os silêncios, o velho mantinha todos em postura de reverência e acurada atenção ao rio. Edwards comenta que o tuxaua ficou bastante feliz ao encontrar mais muras ao longo da viagem, momento em que riam e brincavam uns com os outros.⁴³ Segundo José Ribamar Bessa Freire, os diferentes idiomas falados dentro dos barcos amazônicos desapareceram conforme mais portugueses e brasileiros iam se ocupando da navegação. Até que, a partir de 1853, o navio a vapor viria “lusitanizar” quase que por completo as práticas de sociabilidade e trabalho fluvial, pela necessidade do cumprimento de ordens emitidas por falantes de português.⁴⁴

Ao chegar a Serpa (atual cidade de Itacoatiara, no Amazonas), o relato mostra como o recrutamento forçado nivelava experiências de exploração sobre trabalhadores de origens

40 EDWARDS, op. cit., p. 88.

41 Idem, p. 107.

42 PEQUENO, Eliane. Mura, guardiães do caminho fluvial. **Revistas de Estudos e Pesquisas**, v. 3, p. 150, 2006.

43 EDWARDS, op. cit., p. 140.

44 BESSA FREIRE, José Ribamar. **Rio Babel**: a história das línguas na Amazônia. Rio de Janeiro: Eduerj, 2011. p. 137.

étnicas e condições jurídicas diferentes. A *Galliota* estava desfalcada com a deserção de dois tripulantes, que devem tê-la abandonado de forma pensada, bem longe das autoridades locais. Por causa da deserção da *Galliota*, a esposa de um oficial de Serpa se ofereceu para recrutar uma tripulação inteiramente feminina, mas o estrangeiro achou que isso seria “terrível demais de se pensar”.⁴⁵ Em Belém, Edwards espantou-se com o número expressivo de barcos tripulados por mulheres, que transportavam e negociavam mercadorias. Ele e o tio procuraram o comandante do posto militar para resolver o problema, que lhes prometeu “trazer homens da floresta”, além de prender os tais desertores. Depois de alguns dias, ressurgiu das matas trazendo à força onze homens, e mais um trazido preso por resistir. Segundo o entomologista, “era difícil caçar esses ‘índios involuntários’ em sua própria floresta”. Dentre os recrutados, constavam dois pretos ex-escravizados que “tinham sido admitidos aos direitos da tribo”. Viviam aceitos pela comunidade para o espanto dos estrangeiros. É possível que houvesse ali antigos laços de camaradagem tecidos durante ou depois da Cabanagem. O militar sabia exatamente a provável localização deles e também o seu potencial de organização e revolta, porque enviou dois guardas para acompanhar a viagem dos norte-americanos.⁴⁶

O tempo e o espaço da insurgência a bordo

O ESPAÇO EMBARCADO favorecia trocas de informações e conhecimentos interétnicos, na medida em que uma série de violências afetava índios e negros, independentes se livres ou escravizados. Em 1848, um negociante paraense obrigou um indígena a acompanhar a expedição de Alfred Russel Wallace. Para embarcar na canoa do naturalista “foi somente a custas de muitas pancadas e até mesmo de ameaças de facão”. O que não ficou barato, pois o indígena jurava que “haveria de vingar-se dos que o forçaram a entrar a bordo ali. Queixou-se então, amargamente, de que era tratado como escravo”. Wallace ofereceu dinheiro, comida e álcool para dissuadi-lo de assassinar o negociante, mas sem sucesso. Aquele homem conhecia de perto o tipo de tratamento dispensado naquelas equipagens.⁴⁷

A propósito, combater tais tratamentos exigia conhecer o momento e o local ideal para deflagrar um motim, paralisar ou abandonar os barcos. As insurgências contavam com o domínio do tempo e do espaço de trabalho.⁴⁸ Assim, a articulação entre os tripulantes podia brevar exercícios de autoritarismo, obtendo sucesso ou recrudescendo a reação dos contratantes. Daí as descrições de embates passavam a destoar das imagens idílicas da natureza, de isolamento humano, de introspecção e harmonia tão presentes na literatura de viajantes.

45 EDWARDS, op. cit., p. 35, p. 201.

46 Idem, p. 210.

47 WALLACE, op. cit., p. 210.

48 Cf. FRYKMAN, Niklas. **The Bloody Flag**. Mutiny in the Age of Atlantic Revolution. Oakland: University of California Press, 2020.

O artista e naturalista francês Paul Marcoy percorreu a Amazônia entre 1846 e 1847. Enquanto navegava pelo rio Purus, dizia-se satisfeito com a viagem tranquila, emoldurada por cenas bucólicas da natureza. Estava embarcado numa chalupa (pequeno barco a remo) com alguns remadores e um timoneiro quando adentrou o furo do Aru, que faz o Purus desaguar no rio Amazonas. Mas os remadores não tinham combinado navegar contra aquela forte correnteza. Destoando da “tranquilidade” narrada, Marcoy afirma que desde há muito os tripulantes vinham fazendo “carrancas” a cada ordem emitida por ele. Possivelmente os remadores não confiavam mais na palavra de Marcoy, que decidiu por ignorar a opinião deles e, quem sabe, avançou contra as tão respeitadas horas de sono e descanso. “De repente eles perderam a paciência; o timoneiro atirou ao chão o seu remo; os remadores cruzaram os braços e o barco, deixado a sua sorte, foi à deriva”.⁴⁹

O motim deixou o estrangeiro totalmente entregue à força da natureza, em momento e lugar onde suas ordens perdiam sentido e sua autoridade caía no ridículo. Para conferir outro tipo de conotação ao evento, abrandando o controle da tripulação, Marcoy descreve-se como herói solitário em meio à selvageria da natureza e seus habitantes, dotado de força física e capacidade de persuasão. Leiamos nas palavras do autor.

Confesso que naquele momento fui tomado pela cólera. Levantei-me, agarrei com o remo as duas mãos e, como Hércules prestes a executar Caco, dei a impressão de querer quebrá-lo na cabeça dura do meu timoneiro. O homem soltou um grito de pavor, retraiu-se e, juntando as mãos, suplicou-me que o poupasse. Então não só atendi a sua prece, como lhe devolvi o remo, que ele imediatamente mergulhou na água.⁵⁰

O próprio Marcoy considerou que a maior ameaça seria entregá-los ao recrutamento forçado da polícia militar de Manaus. Estava inteirado de que “aqueles remadores temiam o recrutamento forçado mais do que qualquer outro infortúnio”. Tratava-se de um legado do morticínio da Cabanagem, ainda vivo na memória dos trabalhadores. “Percebi que os rostos escuros empalideceram e, trocando olhares significativos, empunharam os remos e começaram a vogar com entusiasmo que beirava a fúria”.⁵¹ A militarização do território amazônico estava em curso desde o final do século XVIII, quando a Coroa portuguesa se esforçava por levar “braços” à defesa de fronteiras. Depois da Cabanagem, esse sistema ganhou outra roupagem política e se tornou ainda mais violento para impedir novas rebeliões populares.⁵² A equipe da chalupa sabia das possíveis consequências de sua rebeldia organizada, principalmente porque um motim sempre era a última alternativa para impor limites ao autoritarismo dos brancos.

Um motim era um movimento planejado, fruto da escolha de momento apropriado para a recusa de execução de algumas ou todas as tarefas de bordo. Deflagrar esse tipo de

49 MARCOY, Paul. **Viagem pelo rio Amazonas**. Manaus: EDUA, 2006. p. 149-150.

50 Idem, *ibidem*.

51 MARCOY, op. cit., p. 149-150.

52 NOGUEIRA, Shirley. Mais histórias de desertores: fugas de militares no Xingu e Tapajós (1773-1823). In: CARDOSO, Alirio; SOUZA, César Martins de (org.). **Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades** (séc. XVII-XXI). Belém: EDUFPA, 2008. p. 76.

protesto durante tempestades ou navegações turbulentas significava acelerar o atendimento de demandas, quando o retorno ao trabalho tornava-se mais imprescindível que nunca.⁵³ Além das ameaças, a substituição de tecnologia naval também impulsionou projetos de contenção à rebeldia e a retirada dos percursos do domínio dos habitantes locais.

Enquanto homens como Marcoy vangloriavam-se de supostas valentias contra tripulantes insubmissos, o Estado Imperial discutia o implemento da navegação a vapor como forma de incrementar o comércio interno e agilizar o transporte de autoridades políticas, policiais e militares em espaços dominados pelos modos de vida autônomos da população.

A chegada dos vapores (1853)

Em 1853, o Império assinou um contrato de exclusividade da navegação a vapor do rio Amazonas com Irineu Evangelista de Souza, o futuro barão de Mauá. A sua Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1853-1871) se incumbiria de servir navios de Belém até Nauta, no Peru. Tratava-se de uma medida que visava incorporação definitiva do território amazônico à formação da identidade geográfica do Estado Nacional, depois de apaziguadas as chamadas revoltas regenciais.⁵⁴ A efetivação do vapor incentivou a reorganização de expedições fluviais, apoiadas pelos governos provinciais. A ideia seria conhecer os espaços para mapear e dominar, evitar a formação de mocambos e combater economias paralelas e autônomas em relação às elites mercantes do Pará e do Amazonas.⁵⁵ Com isso, foi possível alargar os sistemas de repressão, que conteriam ideias e práticas rebeldes. Navios mais velozes aumentariam a eficácia dos recrutamentos forçados para o serviço militar, o trabalho urbano e rural; das capturas de escravizados fugidos ou da reescravização de quem alcançara a liberdade de alguma forma. Nos termos de um historiador afinado às elites proprietárias do Amazonas, o vapor seria “uma verdadeira revolução branca”.⁵⁶ Importa destacar que foi pelos vapores que o tráfico interprovincial de escravizados adquiriu maior vigor, levando cativos do extremo norte até as províncias do centro-oeste e sudeste.⁵⁷ Apesar disso, a dependência dos conhecimentos nativos a serviço de práticas de liberdade também viriam a adentrar e se “apossar” dos vapores.

Uma das principais diferenças fora a maior dinâmica na circulação de pessoas e ideias avessas às tentativas de controle de seus corpos em trânsito. A expansão das linhas e o

53 BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Tempo*, v. 15, p. 198, 2010.

54 Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano**: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867). São Paulo: Annablume, 2012. BRITO, Roberta. **Vapores de Mauá**: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). 2018. Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

55 DE LA TORRE, op. cit., p. 7.

56 Cf. REIS, Arthur. **A Amazônia que os portugueses revelaram**. Rio de Janeiro: MEC, 1956.

57 Cf. BEZERRA NETO, José Maia. **Por todos os meios legítimos e legais**: as lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888). 2009. Tese (doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2009.

estímulo do Estado para a vinda de viajantes estrangeiros permitiu uma nova oportunidade de ganhos, além de movimento estratégico para guias e práticos fluviais. No pós-Cabanagem, a chegada dos vapores foi crucial para a criação de uma cultura de trabalho fluvial, que favoreceu a identificação dos embarcados ao ofício marítimo, pois a navegação a vapor exigia profissionalização e maior qualificação para embarcar e operar maquinários.

Enquanto crescia a demanda de trabalho embarcado, também ocorria um embrutecimento da exploração a bordo e de privações às liberdades conquistadas pelo reconhecimento da competência náutica de mulheres, homens e crianças que, em momento algum, se constrangeram com barcos movidos a fogo. Ao revés das forças externas que os reprimiam ou os obrigavam a trabalhar, os tripulantes passaram a criar seus próprios espaços de trabalho a bordo, interiorizando a insurgência da geografia como forma de expandir seus rumos de liberdade, independentes do modelo de barco em uso.

Em 1859, o médico alemão Robert Avé-Lallemant conheceu dona Maria, indígena dos arredores de Breves. Mesmo diante do frenesi dos vapores, a hábil navegadora continuou a exercer suas atividades comerciais em sua canoa. Remava sozinha por todos os furos e igarapés das redondezas, vendendo ou trocando mercadorias. Segundo o viajante, a mulher parecia ter acumulado “grande fortuna”. O médico chegou a dizer que gente como dona Maria era muito comum e que só raramente se via um branco comandando embarcações.⁵⁸ Quanto mais exteriorizavam o domínio desses espaços, mais acintoso ficava o cerceamento de mobilidade e autonomia sobre a vida embarcada e terrestre dos embarcados.

Entre 1858 a 1859, o pintor francês François Auguste Biard passeou pelo norte do Brasil. Seu relato é quase um manual sobre modos diferentes de aterrorizar e castigar embarcados negros, indígenas e mestiços. Há momentos em que dizia disparar seu revólver pouco acima da cabeça deles, apenas para firmar autoridade a bordo.⁵⁹ Sua principal vítima foi o prático mura Policarpo, com quem implicava pela altivez e ritmo próprio de executar tarefas. O pintor passou a viagem inteira obcecado com a ideia de que uma insurreição a bordo estourasse a qualquer momento. Andava com os bolsos cheios de balas, sabre à cintura e espingarda a tiracolo, sempre atento aos cochichos dos tripulantes.⁶⁰ Contudo, certos limites iam sendo impostos ao pintor: suas paradas para desenhar eram sabotadas, afazeres atrasados de propósito etc. Um episódio em particular merece destaque pela escolha do momento, local e uso inteligente da natureza.

Um dos costumes da tripulação de Biard era tomar banho de rio logo que tinham oportunidade. O francês julgava que não soubessem nadar e por isso preferiam ficar sempre próximos à margem. Como não perdia a chance de se mostrar superior a eles, Biard se lançou nas águas e passou a nadar bem ao longe. “Enquanto me afastava da terra, os índios me observavam, sentados na praia. De repente percebi um movimento de beijos particular

58 AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980. p. 65, p. 55.

59 BIARD, op. cit., p. 210.

60 Idem, p. 201.

a Policarpo, como a mostrar aos companheiros o que quer que fosse que eu não via”. Todos olhavam para algo, mas ninguém sinalizava o quê. Biard ficou amedrontado e retornou a terra. “Ao chegar perto dos índios, compreendi então tudo. Mais uns segundos eu teria sido devorado por um bando de jacarés que os olhos de Policarpo haviam descoberto. E todos esperavam o resultado do meu encontro com os anfíbios”.⁶¹ Quando obtiveram uma brecha, Policarpo e outros se evadiram daquela excursão abusiva.

Outro francês, Alexandre de Belmar, cuja biografia é praticamente desconhecida, percorreu a Amazônia e o Nordeste brasileiro, provavelmente entre o final da década de 1850 e o ano de 1860. Belmar foi bastante crítico à escravidão no Brasil, defendendo a sua abolição. Compreendeu que a posse sobre o corpo de outrem alimentava rebeliões, por vezes sanguinolentas como a Cabanagem. Não chegou a ser ofensivo quando encontrou variados tons de pele nas margens dos rios, vendo-os em todas as profissões: comerciantes, soldados, sacerdotes e marinheiros.⁶² Ao chegar à província do Amazonas, afirmou que a tranquilidade pública há tempos não era alterada, conforme se inteirava dos eventos da Cabanagem. Parecia que os brancos começavam a ser bem-vindos na região. E que as populações indígenas, antes indiferentes e relutantes em trabalhar para eles, passaram a se engajar lado a lado com os negros, independentemente se escravizados ou não.⁶³

Dentro dos navios tal convivência pode ter incentivado solidariedades em momentos-chave e/ou para granjear melhores condições de vida e trabalho. Novas formas de protesto e organização estavam em curso, ao mesmo tempo em que a navegação ia sendo absorvida pelos barcos a vapor.

Conclusão

Os ANOS 1870 trouxeram outra dinâmica às relações a bordo com a chegada de migrantes de outras regiões do país, conforme se expandia a economia de exportação de produtos extrativos, especialmente a borracha. Homens, mulheres e crianças de diferentes origens passaram a equipar os vapores, que gradualmente substituíam os barcos menores, mais recorrentes no domínio de atores sociais como os vistos ao longo do artigo. Contudo, uma observação: todo esse processo de lutas por reconhecimento, incessante expansão e apropriação da geografia amazônica serviria para alçar postos marítimos naquele novo contexto de navegação. Os nativos da região, filhos e netos de antigos cabanos, passaram a se ocupar da pilotagem e praticagem desses navios, obtendo certa ascensão social e conquistando respeitabilidade pública.⁶⁴ As evidências analisadas até aqui corroboram a hipótese de que o processo de

61 Idem, p. 197-198.

62 BELMAR, Alexandre de. **Voyage aux Pará et des Amazones en 1860**. London: Tresize, Beech Street, Barbican, 1861. p. 128. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/view/?45000008414>. Acesso em: 17 mar. 2022.

63 Idem, p. 193.

64 Cf. PAIÃO, Caio Giulliano. Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 11, 2019.

“insurgência” da geografia permitiu a abertura de novas frentes de luta por valorização profissional. Condição indispensável para o reconhecimento de sua cidadania, ainda que diante de insistentes mecanismos que os impeliam a lugares determinados de subalternidade em terra e a bordo.

Ainda há muito que se pesquisar sobre as dinâmicas do trabalho embarcado e da vida marítima no interior do Brasil. Trabalhadores e trabalhadoras fluviais também foram sujeitos históricos frente às dinâmicas da escravidão e outros mundos do trabalho, construindo de dentro de seus modos de vida, atos próprios de ousadia e rebeldia. A proposta aqui é o alargamento do estudo das experiências marítimas e aspirações de liberdade, sem que essas sejam naturalmente remetidas ao litoral e/ou a portos de alto fluxo de mercadorias. Principalmente, levando-se em conta a potencialidade de análise de um enorme e variado contingente marítimo, atuante na vastidão de água doce do continente. A recente digitalização de fontes, como as analisadas acima, reitera o convite. Através delas, vimos pela agência dos marítimos amazônicos, no rescaldo da Cabanagem, o seu dilatado grau de autonomia diante de conflitos raciais remanescentes do período das rebeliões regenciais. Conflitos que azeitaram a formação de itinerários em prol de rumos de liberdade e de movimento por uma geografia instrumentalizada como forma de trabalho, através de uma constante insurgência das tripulações.

Recebido em 19/03/2022

Aprovado em 25/04/2022