

A economia moral a bordo de navios portugueses no século XVIII: direitos em declínio e a luta pela sua manutenção

The moral economy on board Portuguese ships in the 18th century: rights in decline and the struggle for their maintenance

Jaime Rodrigues*

Resumo: A partir da noção de economia moral, utilizada por E. P. Thompson em seus estudos sobre a sociedade inglesa do século XVIII, abordo as relações entre marinheiros e oficiais e donos de navios mercantes portugueses do mesmo período. Particularmente, é tratada a questão dos direitos declinantes, entre eles as *liberdades* ou *gasalhados*, ou seja, o direito dos marujos de embarcar mercadorias sem pagar fretes para dispor delas em relações comerciais nas escalas ou no destino final das viagens marítimas. O declínio desses direitos, em termos positivos e costumeiros, levou a uma contínua luta pela sua manutenção, bem como pela preservação de outras conquistas pelos trabalhadores do mar: a avaliação justa no trabalho, uma remuneração condizente e igualitária nas diferentes funções, o tratamento de saúde quando necessário, a oferta de materiais de uso cotidiano quando embarcavam e bebida e alimentação adequados ao consumo dos embarcados.

Palavras-chave: trabalhadores do mar; história marítima; justiça.

Abstract: Based on the notion of moral economy, used by E. P. Thompson in his studies about 18th century English society, I approach the relationships between sailors and officers or owners of Portuguese merchant ships from the same period. Particularly, the issue of declining rights is addressed, including *liberdades* (freedoms) or *gasalhados*, that is, the right of sailors to embark goods without paying freight to dispose of them in commercial relationships at

* Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp). E-mail: jaime.rodrigues@unifesp.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-9893-7365>.

stopovers or at the final destination of sea voyages. The decline of these rights, in positive and customary terms, led to a continuous struggle for their maintenance, as well as for the preservation of other achievements by sea workers: fair evaluation at work, consistent and equal remuneration in different functions, treatment of health when necessary, the provision of materials for daily use when boarding and drink and food suitable for consumption by those on board.

Keywords: Sea workers; Maritime History; Justice.

É possível detectar em quase toda ação popular do século XVIII uma noção legitimadora. Por noção de legitimação, entendo que os homens e as mulheres da multidão estavam imbuídos da crença de que estavam defendendo direitos ou costumes tradicionais; e que, em geral, tinham o apoio do consenso mais amplo da comunidade. De vez em quando, esse consenso popular era endossado por alguma autorização concedida pelas autoridades. O mais comum era o consenso ser tão forte a ponto de passar por cima das causas do medo ou da deferência.¹

A LEITURA DA OBRA de José Roberto do Amaral Lapa chama a atenção para o problema da remuneração dos trabalhadores do mar e dos direitos declinantes na questão das remunerações e dos nexos entre esses homens e os oficiais e donos dos navios. Em *A Bahia e a Carreira da Índia*, Lapa define *gasalhado* ou *liberdade* como o direito facultado aos tripulantes das naus dessa rota marítima de trazerem “certa quantidade de especiarias, isentas de fretes e direitos e com o seu lugar assegurado a bordo”. Essa regalia, se podemos dizer assim, funcionava como um estímulo ao recrutamento de gente para o trabalho marítimo, tendo sido suspensa em fevereiro de 1647.² A data e a decisão são controversas: mesmo que houvesse uma restrição real aos *gasalhados*, ela não era seguida à risca e os marinheiros empenharam-se em mantê-la. Numa *Carta Geral vinda da Índia*, e datada de Goa, em 14 de dezembro de 1677, o governador e capitão-geral Antônio Paes de Sande admitia que os oficiais e homens do mar nunca estavam satisfeitos com seus pagamentos e *liberdades*: “quando levam mais, então é maior a sua queixa”. Sem dúvida, “os oficiais levam [em] suas câmaras e agasalhados mais fato do que lhes toca” e deveriam pagar os direitos devidos na Casa da Índia, em Lisboa. O governador sabia que a Fazenda Real podia ter algum prejuízo com a prática dos *gasalhados*, mas, ainda assim, conhecia e sancionava o direito da gente do mar em mantê-la. Também era do conhecimento do governador que os marinheiros comuns quase nunca tinham cabedal para comprar fardos de mercadorias indianas e levá-las a bordo, apesar da isenção de tributos. Em razão disso, o Conselho da Fazenda do Estado da Índia

1 THOMPSON, E. P. A economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998. p. 152.

2 LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968. p. 193-194.

interpretou duas ordens vindas do Reino: a primeira, de 23 de janeiro de 1669, concedia “30\$ neste Estado a cada marinheiro pela liberdade da canela”, a fim de melhorar suas soldadas; a segunda, um alvará, de 13 de fevereiro de 1672, concedia “um fardo de doze corjas e meia de roupas grossas, com licença para se vender no Brasil, e daí levar uma quantia de açúcar para o Reino livre de fretes e direitos, ou 45 xerafins pelo dito fardo”, além do pagamento do soldo em dinheiro (25 xerafins) e da comida (10 xerafins). O mesmo Conselho permitiu que “se transferissem nos homens de negócios os fardos com a mesma licença e liberdade, e pagassem eles aos marinheiros 60 xerafins e inda assim com o soldo e refresco chegou o vencimento de cada marinheiro a 95 xerafins”.³ Na impossibilidade de usufruir do direito à *liberdade*, os marujos deveriam ser melhor remunerados, caso contrário era muito difícil recrutar os tripulantes necessários para o torna-viagem.

Ainda de acordo com Lapa, a primeira metade dos Quinhentos assistiu à quase duplicação dos salários no mar, comparando-se o quanto recebiam os marinheiros da esquadra de Cabral e o valor pago aos embarcados em meados daquele século.⁴ Mesmo assim, o trabalho marítimo não era muito compensador: ainda que cerca da metade das soldadas fosse paga antecipadamente, a remuneração não era muito diferente da recebida em terra e não compensava os perigos que os homens corriam no mar. *Liberdades* ou *gasalhados* eram, assim, direitos que, junto a outros, foram conquistados mediante a “reclamação dos interessados” (leia-se organização dos trabalhadores) ou reconhecimento da autoridade entre os séculos XVI e XVIII. Entre as regalias inscritas no direito positivo ou sancionadas no direito costumeiro estavam o pagamento do salário aos herdeiros do marinheiro morto longe de casa no decurso das viagens, a ração de bordo e o tratamento aos doentes, além de as equipagens receberem alguns itens materiais de uso cotidiano quando embarcavam.

É fato que muitas vezes as viúvas ou outros parentes dos marujos que pereciam no mar ou em terra distante de casa tinham de ir à justiça reclamar não apenas a parcela das soldadas ainda não pagas ao marinheiro morto como os pertences transportados com ele e que por vezes desapareciam até o regresso ao navio a Portugal.⁵ Quando alguém morria no mar, os parentes eram avisados, mas, obviamente, essa era uma comunicação que demorava a ocorrer, o mesmo acontecendo com o recebimento da herança. Vejamos o caso de Manuel Ferreira da Assunção, servente do navio *Campelo*, morto em 26 de março de 1784, na Batávia, no decurso de uma viagem entre Lisboa e Macau. Desconhecemos a *causa mortis*, mas sabemos que seu corpo foi lançado ao mar por ter falecido em uma terra de maioria muçulmana e sob domínio colonial de protestantes. Seus pais levaram dois anos

3 Livro das Cartas Gerais que vão para a Índia e vêm de lá em 1668. **Documentação Ultramarina Portuguesa**. v. IV. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1966. p. 28-31, p. 30. A documentação reunida nesse volume encontrava-se em um códice então custodiado pelo Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa e cobre o período entre 1666 e 1784.

4 Uma tabela de salários em 1551/52 pode ser vista em LAPA, op. cit., p. 196.

5 LAPA, op. cit., p. 195.

para receber a herança de 66\$300 réis, restos da soldada de 79\$200 que deveria ser paga no fim da viagem.⁶ Francisco Gonçalves, marinheiro morto também na Batávia, cumprindo a mesma rota em 1793, teve como inventariantes a viúva Mariana Rosa e seus três cunhados, irmãos de Francisco, que puderam dispor dos bens apenas em 1803, quando o processo foi encerrado. Francisco era um camponês português, como tantos outros que encontraram no mar uma alternativa de trabalho remunerado, e a divisão de seus bens punha a subsistência familiar em risco. Pela declaração de Mariana, o marido tinha de seu um leito de madeira de vinhático onde o casal dormia, meia dúzia de lençóis, uma coberta de chita, metade de uma casa telhada e assobradada com quintal e parreiras, a quarta parte de outra casa, um quintal com macieiras, parreiras e videiras (propriedades situadas em Mozelos), pedaços de terra lavradia ou com carvalhos plantados a serem repartidos com outros herdeiros (uma delas provavelmente a antiga herdade dos pais do morto), dois lameiros, a metade de um trigal e a mesma porção de umas terras com castanheiras e pinheiros. Aparentemente era bastante coisa, mas todos esses bens totalizavam apenas 151\$610 réis, não incluídos aí os rendimentos das terras, que a viúva não sabia calcular. Descontados os custos do inventário, restaram 143\$810 para serem divididos entre os quatro herdeiros.⁷ A longa rota do Oriente fazia inúmeras vítimas fatais e, neste caso, como em outros, não chegava a fazer a fortuna dos trabalhadores do mar.

Adoecer, sofrer acidentes e morrer longe de casa, bem como a morosidade da justiça, eram situações que costumeiramente assolavam a existência dos marinheiros e de seus familiares, dando contornos às “gentes do mar”: embora nem todos vivessem embarcados, sofriam os efeitos desse trabalho e compartilhavam agruras e dissabores do mundo marítimo. Nessa cultura de trabalho e resistência, o valor reduzido das soldadas e a demora em pagá-las muitas vezes motivava os marinheiros da Carreira da Índia a se insurgirem contra as autoridades de bordo e, entre outras ações, paralisarem as estivas:

Utilizavam os marinheiros esse recurso nos momentos que lhes eram mais propícios, quando a estivação tinha que ser apressada ou terminados os reparos nos estaleiros, para que a embarcação não perdesse a frota e a monção favorável. Na época que estamos tratando [séculos XVI-XVIII] eram encarregados da estiva, em grande parte, os próprios marinheiros.⁸

6 Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Fundo Junta do Comércio (doravante ANTT/JC), maço 34, caixa 112, s/d, fl. 17v.

7 Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Fundo Feitos Findos (doravante ANTT/FF), Inventários *Post Mortem*, letra F, maço 79, n. 4. Ver também ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 9, n. 21, sobre o caso de Manuel Teixeira, morto em um navio vindo de Macau; e de José Gomes, marinheiro falecido no Hospital Real de São José, em Lisboa, após adoecer no regresso de Goa, dezoito meses após a partida, em 1787. Seus pais foram habilitados como herdeiros para receber a soldada do torna-viagem no valor de 76\$583, em 3 de dezembro de 1790, cf. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 4, n. 11. Inúmeros casos semelhantes podem ser mencionados, como o de Agostinho Cardoso, morto em 30 de outubro aos 22 anos e possuidor de uns “fatos velhos”, cf. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Terras Diversas, maço 7, n. 21; o de André Rodrigues, cf. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 5, n. 20; o de José Francisco, cf. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 9, n. 23.

8 LAPA, op. cit., p. 196-197.

Além da resistência, também as formas de recrutamento, as matrículas, os salários, as compensações eventuais e, sobretudo, o controle social no mundo do trabalho marítimo podem ser acessados pela perspectiva comparativa. Não é meu intuito fazer aqui uma história comparada, mas apenas indicar algumas possibilidades nesse sentido. Por exemplo, na França, na época de Colbert, ao final do século XVII, colocou-se em prática o sistema conhecido como “classes” de marinheiros a serviço do Estado, para manter reservas de contingente disponíveis para a guerra de forma permanente. Ali, as profissões marítimas eram pouco atrativas, sendo ocupadas principalmente por gente das comunidades costeiras. Mais tarde, durante a Revolução, surgiu a *Inscription Maritime* e, a fim de tornar mais atrativo esse novo tipo de recrutamento, foram oferecidas compensações aos trabalhadores marítimos, tais como pensões aos 50 anos e remuneração em caso de acidentes de trabalho, depois de certo tempo de exercício profissional. Em meio ao processo revolucionário, em que supostamente se reconheciam serem todos os franceses iguais perante a lei, os marinheiros foram mantidos em condição de inferioridade social e dependência em nome do interesse público.⁹

Na Espanha do início do século XVIII, a situação era outra e, se for analisada em temporalidades diversas, parece ser controversa. Delphine Tempère sugere haver um alistamento para tripulantes de navios destinados à América baseado em costumes familiares de áreas com forte tradição marítima, como Andaluzia e Cantábria, “pois são numerosos os expedientes nos quais encontramos pai e filho no mesmo barco, sobrinho e tio ou sogro e genro”. O papel dos laços familiares no recrutamento é um tema ainda insuficientemente estudado, mas a garantia de pagamento por períodos relativamente longos (de oito a doze meses, conforme a jornada paga por soldada redonda) dava ao marinheiro uma estabilidade que talvez outros ofícios de terra não tivessem.¹⁰ Além dos pagamentos, havia práticas parecidas de garantir complementos à remuneração, como nos galeões de Manila, onde havia espaços destinados aos baús de roupas e mercadorias dos marinheiros.¹¹

De forma geral, as soldadas baixas eram um problema sem solução, agravado pela falta de pagamento que se tornou um dos principais focos de conflito entre oficiais e marinheiros a serviço de diferentes bandeiras, alimentando hostilidades que poderiam se desdobrar em ações futuras e interferir no modo como o convívio se dava a bordo dos navios. Secularmente, a remuneração dos trabalhadores do mar sempre foi minguada, daí a negociação incluir garantias como as *liberdades* ou *gasalhados*, por exemplo, ou mais adiante o estabelecimento de contratos escritos, como se fez nos Estados Unidos, conforme

9 COCHARD, Nicolas. L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine: la géographie au service de l'historien. **EchoGéo**, v. 19, p. 4-5, 2012.

10 TEMPÈRE, Delphine. Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII. **Iberoamericana. América Latina - España - Portugal**, v. 2, p. 105, mar. 2002.

11 OBISPADO, Kristyl. **The Pacific Sailors: Global Workers At and On the Edge of the Spanish Empire (1580-1640s)**. 2021. Tese (Doutorado) – México: El Colegio de México, 2021. p. 190. JIMÉNEZ, José Antonio Cervera. El galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815). **México y la Cuenca del Pacífico**, v. 9, n. 26, p. 69-90, maio/ago. 2020.

a rota e o tipo de viagem em que os homens se engajavam, sugerindo um tratamento menos indigno. Henry Brackenridge, secretário da missão estadunidense enviada no início do século XIX à América do Sul, para avaliar o reconhecimento das repúblicas platinas e chilena recém-independentes, relatou a cordialidade reinante entre oficiais e marinheiros no começo da viagem:

O comodoro (Sinclair) [...] reuniu todos os homens na noite anterior à nossa partida. Dirigiu-lhes uma mensagem curta, dizendo que o cruzeiro que estavam prestes a fazer ocorreria em um clima ameno e agradável [...]. Como os salários de marinheiros eram extremamente baixos nesse momento, ele concluiu prometendo-lhes todas as regalias razoáveis nos locais em que tocassem. A mensagem foi recebida com três vivas, e cada um parecia disposto a cumprir seu dever com entusiasmo.¹²

Brackenridge tinha uma opinião otimista sobre os marujos de seu país e sua avaliação dizia respeito ao início da viagem, quando todos ainda estavam saudáveis, bem nutridos e ansiosos pela partida. De todo modo, ele mencionou a remuneração reduzida e as formas de compensar isso por meio de uma negociação prévia, antes de levantar âncoras. Amaral Lapa mencionou os amotinamentos dos trabalhadores do mar e suas razões em períodos anteriores e sob bandeira portuguesa, incluindo entre elas os soldos, tão baixos que raramente compensavam a adesão ao duro mundo do trabalho marítimo. De acordo com ele, o pagamento recebido pelos profissionais de bordo não diferia do que os trabalhadores em terra recebiam, ainda que os primeiros corresse riscos muito maiores. Para Lapa, as *liberdades* ou *gasalhados* foram paulatinamente perdidos na Carreira da Índia e, no século XVIII, já havia muito tempo que não se aplicava mais. A conclusão é um pouco apressada e talvez presa demais às formalidades legais. Se a lei positiva garantia o direito ao *gasalhado* e se essa mesma legislação se tornou restritiva ou proibiu tal prática ao longo do tempo, havia um costume enraizado e mais difícil de contornar na relação entre armadores, oficiais mercantes e trabalhadores do mar. Formal ou não, a possibilidade de se associarem à armação, mesmo que em termos minoritários e disso retirar alguma renda, se manteve no decorrer do tempo, como a história do alufá Rufino José Maria permite deduzir. Rufino experimentou uma ascensão ao se tornar liberto e cozinheiro do *Ermelinda*, no qual mais de quatrocentos escravizados foram embarcados em 1841, tendo podido levar no navio algumas caixas de doce de goiaba que pretendia vender e acabaram se perdendo quando o navio foi apreendido pelos ingleses e julgado em Serra Leoa.¹³

Salários baixos somavam-se às péssimas condições materiais no trabalho dos marujos. Amaral Lapa menciona que os navios da Carreira da Índia deveriam fornecer a cada homem da tripulação “uma cama de madeira com todo seu ‘aparelho’, o prato e

12 BRACKENRIDGE, Henry Marie. **Voyage to South America, Performed by Order of the American Government in the Years 1817 and 1818, in the Frigate Congress**. v. I. Londres: T. and J. Allman, 1820. p. 80. Sobre essa missão, ver LONG, James W. **Revolutionary Republics: U.S. National Narratives and the Independence of Latin America, 1810-1846**. Baton Rouge: Louisiana State University, 2011. p. 12.

13 REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. **O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822-c. 1853)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2010. p. 126 e 279.

outras miudezas”,¹⁴ mas nem sempre esses apetrechos eram oferecidos, restando aos marinheiros levarem seu próprio enxoval de bordo. Graças a um processo de cobrança de dívida, sabemos quais eram os bens embarcados por um marinheiro português na virada dos séculos XVIII e XIX. O nome dele era Luís Rodrigues, embarcado no *Falcão do Norte*, que estava prestes a partir em um comboio para o Brasil em 1800. Ele devia 62 mil e tantos réis a Francisco Antônio, que o hospedou em sua casa e lhe emprestou essa quantia para comer e beber. Rodrigues pretendia ir embora sem pagar seu credor; então, escondeu seus trastes, que foram encontrados em uma taverna na Ribeira Nova, em Lisboa, em 17 de fevereiro. Tudo foi embargado e, por isso, sabemos o que o marinheiro possuía:

um baú encoirado com duas fechaduras de seis palmos de comprido, cinco camisas de pano de linho em bom uso, três ceroulas do mesmo pano, uma camisa e calção de ganga em meio uso, mais um calção de ganga, dois lençóis de dois ramos de pano de linho, um cobertor (...) usado, uma maca de rede de algodão, um jaleco de ganga azul, dois pares de meias de algodão usadas, uma casaca de pano roxo de seda já usada, outra dita cor de canela furada do mesmo pano em bom uso, uma jaqueta de baetão esverdinhado usada, duas calças de baetão azul novas, um chapéu de sol com pano de seda verde usado, um colchão e travesseiro de pano riscado cheio de cabelo, uma frasqueira de madeira de fora chapeada com nove frascos de vidro grandes, uma agulha de marear com sua caixa, um oitante com sua caixa.¹⁵

Esse inventário permite deduzir o que um marinheiro sem moradia fixa em terra conseguia levar consigo em uma viagem. Temos indícios para acreditar que, em 1800, quando Rodrigues foi preso em Lisboa, estivesse tentando evitar um encontro com a própria esposa, e isso talvez ajude a explicar por que ele guardava seus poucos bens em uma taverna. Também é relevante o fato de o dono da taverna onde o marujo se escondeu para não pagar a dívida ter sido nomeado fiel depositário desses pertences. Talvez existisse alguma solidariedade entre eles, e ficar de posse dos bens (basicamente, roupas de vestir e de cama) permitia que o taverneiro os usasse enquanto o marujo estivesse preso. Mas, o que realmente importa aqui é a frugalidade dos pertences: as roupas eram poucas e puídas, se considerarmos o tempo longo das viagens e a necessidade de trocas constantes devido à exposição dos homens às intempéries. Os panos furados revelam seu longo uso e dificuldade de reposição, bem como é reveladora a posse de colchão, travesseiro e roupa de cama pelos marinheiros quando se engajavam em um navio mercante, reforçando a informação de que isso nem sempre lhes era oferecido pelos contratadores. Sendo verdadeiras ou falsas as informações sobre a dívida e a situação conjugal de Luís Rodrigues, isso não muda o fato de ele ter reunido apenas bens de pouco valor ao longo de sua vida de embarcado.

Muitas vezes, a historiografia tem feito crer que os homens do mar eram gente do pior estrato social: condenados, pobres sem alternativa de trabalho ou vadios engajados à força.

14 LAPA, op. cit., p. 195. Ver ainda ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia, 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013. p. 16. GODINHO, Rui Landeiro. **A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)**. Lisboa: Fundação Oriente, 2005. p. 53-54.

15 ANTT/FF, Fundo Geral, letra F, maço 1277, n. 63, fls. 2 e 3-6.

Alternativamente, Maria Fusaro e outros estudiosos propuseram uma análise segundo a qual a maior parte dos marinheiros eram trabalhadores qualificados e alguns foram capazes de explorar as condições do mercado, as circunstâncias internacionais e sua condição de primeira profissão global para tentar aumentar seus próprios ganhos:

Os salários não foram o único componente na renda dos marítimos, e nem sempre foram a parte mais importante. Havia vários pagamentos costumeiros que os marítimos recebiam além de seus salários, e também era muito comum que os marinheiros se dedicassem ao comércio de pequena escala durante suas viagens. Os estudiosos reconheceram que isso ocorreu regularmente, mas em geral assumem que foi principalmente conduzido por comandantes de navios e subestimaram em outros níveis do mercado de trabalho.¹⁶

Vimos que Amaral Lapa constatou o declínio das *liberdades* ou dos *gasalhados* já no século XVII na Carreira da Índia, provavelmente devido à percepção de armadores e oficiais de que esses itens da remuneração costumeira aos marinheiros poderiam ser expropriados. Mas os *gasalhados* certamente não declinaram ao ponto de desaparecerem, como o trecho de Brackenridge sugere em relação a esse costume, existente também em outras rotas e bandeiras. Episódios dados em Portugal e seus domínios nos séculos XVIII e XIX remetem aos *gasalhados* como tradição ainda vigente, ao ponto de ser aceita como argumento para a abertura de demandas judiciais, e de evidenciar que os marinheiros tinham uma percepção apurada do processo em curso de retirada de seus direitos e foram capazes de lutar pela manutenção deles.

Um certo Gaspar Barbosa Lima havia comprado uma peça de cambraeta (tecido fino de algodão) de um marinheiro que tentava vendê-la pelas ruas do Rio de Janeiro em novembro de 1770. O comprador foi preso por adquirir mercadoria furtada, e seu defensor alegou “sua ignorância e [a] boa-fé com que fizera a dita compra por preço de doze patacas porque ordinariamente se vendem”. O preço e o vendedor sugerem uma alternativa para o alegado “descaminho” de fazendas de um navio ancorado no porto carioca: creio estarmos diante da resistência maruja ao declínio do direito de *gasalhados*, ao vender um tecido ao qual tinha direito como parte da remuneração que lhe era devida.¹⁷

Em 1784, João Esteves, João Rodrigues Alcântara, Joaquim Pereira “e mais alguns camaradas marinheiros” peticionaram à rainha contra os funcionários do porto de Lisboa, pretendendo interromper a descarga do navio *N. S. do Bonsucesso*. Os proprietários da embarcação fizeram o mesmo, pois souberam que “vinham fazendas nos camarotes [...] contra as ordens estabelecidas para as descarregar dos navios da Ásia”. As razões das duas petições eram opostas: enquanto os donos do navio queriam evitar a prática dos *gasalhados* e se apropriar das mercadorias, os marinheiros queriam manter o costume. Estes últimos trouxeram várias miudezas de fazenda a bordo, que estavam sendo

16 FUSARO, Maria et al. *Entrepreneurs at Sea: Trading Practices, Legal Opportunities and Early Modern Globalization*. *The International Journal of Maritime History*, v. 28, n. 4, p. 777, 2016.

17 Arquivo Nacional (a partir daqui AN), Fundo Vice-Reinado, caixa 490: correspondência diversa (1770-1808), ofícios de 9, 10 e 30 de novembro de 1770.

levadas para a Casa da Índia, como era costume, quando um escrivão e um meirinho as apreenderam, informando sobre a proibição do transporte de mercadorias fora dos camarotes nos navios vindos da Ásia. Os camaradas entenderam que o motivo era frívolo e a alegação era de má-fé; afinal, marinheiros não tinham camarotes e só poderiam guardar suas mercadorias no espaço comum do navio. Se viessem a perder os tecidos embarcados, requeriam que os oficiais não fossem castigados por não cumprirem a ordem; além do mais, a lei não previa a pena de apreensão das fazendas. Os marinheiros requereram a liberação das fazendas,¹⁸ mas desconheço o desfecho da história.

No mesmo ano, o marinheiro José Tavares usava sua *liberdade* para embarcar mais de cem mil réis em vinhos que pretendia vender na América, quando para lá viajou no navio *Santíssimo Sacramento e N. S. do Livramento*. Ocorre que ele trouxe as garrafas em consignação e não pagou o valor devido a Miguel José Guerra, que lhe entregou os vinhos na esperança de receber o dinheiro na volta, sem sucesso.¹⁹ Já os marinheiros Simão Alves de Azevedo e Antônio Lopes cobravam na justiça valores a serem acrescidos às suas remunerações em razão do acerto que haviam feito com o capitão do *Flor do Rio*, vindo do Rio de Janeiro em 1800: “além de suas marítimas soldadas redondas, *dar-lhes de fora parte, como é costume, o seu gasalhado*”. Em nome desse acerto, feito com base nos costumes marítimos, Azevedo trouxe do Brasil dez sacas de arroz, tendo direito a receber 6\$000 réis por arroba; vinte sacas de café a 8\$000 por arroba e dez de algodão a 1\$200 por arroba. Descontado o frete, ele queria receber a metade dos valores dessas cargas, que totalizavam 87\$000. Talvez já prevendo uma possível derrota, Simão de Azevedo mencionou que o capitão trouxera as sacas de forma ilegal, pois alegava tê-las embarcado a pedido de compradores lisboetas, mas “não mostrou os conhecimentos nem lhe declara os donos dos referidos gêneros”.²⁰ Se tudo saísse mal e Azevedo não recebesse o valor que lhe era devido, pela *liberdade* costumeira de trazer bens sem pagar o frete ou pagando um porte menor, o capitão não deveria ser beneficiado. O direito de adquirir mercadorias para transformá-las em renda poderia estar declinando, mas a perda da força dessa tradição e o ataque aos costumes no âmbito da economia moral marítima não significam que os marujos abriram mão disso sem luta e demonstração de consciência.

Contextos de guerra podiam fazer os *gasalhados* ganharem força renovada, a fim de estimular o recrutamento de homens para as equipagens. Quando o regente português dom João determinou a ocupação da Guiana Francesa, em 1809, permitiu que os tripulantes dos navios da Armada levassem algumas cargas sem pagarem frete. Uma dessas embarcações, o *Santa Ana Vigilante*, encalhou nas proximidades de Caiena e os homens da equipagem pediram para descarregar suas mercadorias em armazéns particulares, pois a Alfândega

18 Arquivo Histórico Ultramarino, Fundo Conselho Ultramarino (doravante AHU/CU), Macau, caixa 15, doc. 17.

19 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 11, n. 10, caixa 198.

20 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 53, n. 1, caixa 53, fl. 3-5. Destaque meu.

estava muito ocupada. O negócio sugeria uma espécie de contrabando permitido ou ao menos tolerado,²¹ talvez uma nova versão das *liberdades*.

Legisladores e grandes comerciantes voltaram seus ataques contra os *gasalhados* dos marinheiros, mas não se aplicaram tanto quando se tratava dos donos de navios prestando serviços à Coroa. Quando empresas ou armadores cediam seus navios à Coroa, como fez a catalã Ustaniz y Hermanos & Cia. ao transportar tropas reais para as guerras no Prata, em 1771, a liberação do pagamento de tributos tinha suas compensações. Os buques *El Prusiano* e *La Concepción*, ao serem liberados, deveriam levar a Cádiz os voluntários que haviam trazido e poderiam voltar a atuar na Marinha mercante espanhola. Como prêmio, foi concedido aos donos da empresa o direito de levar uma carga de couros platinos totalmente livre do pagamento de impostos.²²

Quanto ao pagamento da remuneração em dinheiro, um processo aparentemente corriqueiro de cobrança de soldadas atrasadas mostrou-se revelador de uma situação sobre a qual pouco sabemos pela reunião de dados sistemáticos e seriais: quanto ganhava cada membro de uma equipagem? Na ação judicial movida pelo contramestre Antônio Francisco Leitão contra Hermenegildo Neto da Silva e Bernardo José da Maia, respectivamente proprietário e consignatário do navio *Real Fidelíssima*, em 1803, o cargo ocupado pelo autor da ação era uma questão fundamental: sendo contramestre, ele sabia o valor dos salários dos tripulantes e se relacionava com todos, sobretudo os que trabalhavam sob suas ordens. Silva e Maia juraram que iam pagar o valor devido, requerendo tempo para venderem algumas sacas de algodão de seu carregamento para conseguirem levantar o dinheiro necessário à solução da dívida; em troca, o demandante deveria assinar um termo de desistência da ação e “ficar em perpétuo silêncio, visto não haver nela mais o que requerer”.²³ O “perpétuo silêncio” exigido do contramestre soava como garantia de manutenção de um segredo que os donos de navios queriam manter sobre o valor das soldadas, como se isso fosse possível e os tripulantes não trocassem informações entre si. O silêncio podia se cumprir dali por diante, mas o fato era que, no ano anterior, Leitão iniciara outro processo contra esses mesmos homens e nele constam os valores da remuneração de toda a equipagem do *Real Fidelíssima* na viagem feita em 1802 de Lisboa à Bahia, a saber: dois despenseiros e dois marinheiros a 40\$000 réis de soldada e 32\$000 “de rancho pelo trabalho da arrumação”; um gajeiro grande a 40\$000 réis de soldada e 25\$600 de rancho; um carpinteiro por 40\$000 e 20\$000 de rancho “pelo serviço que fez ao navio”; um calafate por 40\$000; um mancebo e cinco moços a julgar por 40\$000; três serventes e um cozinheiro a julgar pela soldada de 30\$000 réis “segundo ajuste que comigo fizeram”; onze serventes a julgar por 25\$000; sete serventes a julgar por 20\$000; um homem “sem préstimo, e por favor a julgar por 11\$800 réis”. Um passageiro também foi

21 AN, Fundo Junta do Comércio, caixa 373.

22 Archivo General de la Nación Argentina, sala IX, caixa 23-10-2 (2034), exp. 2 - Guerra y Marina.

23 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 7, n. 13, caixa 7, fl. 86.

a bordo, “e por condoído o mandei julgar em 12\$000 réis”. Quanto aos oficiais, recebiam 180\$000 (o contramestre Leitão), 30\$000 (o praticante), 300\$000 (o primeiro piloto), 80\$000 (o segundo piloto), 50\$000 (o cirurgião). O capelão, um pardo seu escravo e um passageiro nada receberam, além de um sargento que foi de passagem gratuita, fazendo as vezes de condestável, e por isso recebendo o valor simbólico de 3\$200 réis. O mestre ganhou 80\$000 réis e o capitão 440\$000 réis.²⁴ Trabalhadores em ofícios especializados – como calafate, carpinteiro e cirurgião – receberam valores iguais ou apenas um pouco mais elevados do que mancebos, moços e marinheiros. Estes, por sua vez, não tinham isonomia salarial entre si, na medida em que alguns deles conseguiam negociar adendos às suas soldadas.

A última peça do processo veio da Bahia e foi escrita por Hermenegildo Silva, o proprietário do navio, reclamando dos prejuízos sofridos e recusando fazer novos pagamentos no futuro. A razão de ele ter exigido o silêncio de Leitão para encerrar a demanda podia se dever às dívidas cujos credores ainda não tinham encontrado o caminho judicial, talvez por estarem embarcados em outros navios e viajando para outros lugares: “se aparecer algum de mais lhe não pagará cousa alguma sem que apresente bilhete meu, pois andam desesperados por passarem, inda agora me vejo perseguido por uns imprudentes que não atendem a perda que me causam.”²⁵

As formas da negociação salarial deixaram vestígios fragmentários na documentação, como aqueles que lemos, por exemplo, no manuscrito com os dados relativos à nau de viagem *N. S. da Caridade e São Francisco de Paula* e à nau de transporte *N. S. da Arrábida*, num comboio em 1764. Essa viagem da Carreira da Índia mostra uma característica comum às outras na rota Lisboa-Goa-Lisboa e uma diferença sensível em relação às demais carreiras coloniais portuguesas do mesmo período. Para a América e a África, as viagens iniciadas no Reino eram mais frequentes e de caráter quase que estritamente comercial, com tripulações desprovidas de guarnições militares e de grandes grupos de religiosos missionários. Já para os portos da Ásia, além das características mistas, militares e mercantes, da sua composição, as tripulações eram sensivelmente maiores: a marinhagem era bem mais numerosa do que nas outras rotas e os oficiais sempre tinham adjuntos. Neste caso, interessa verificar a prática de inclusão de adendos às soldadas dos tripulantes. Os pagamentos aos oficiais eram muito superiores aos dos marinheiros, mas mesmo entre os primeiros havia diferenças sensíveis, fruto das relações de poder e eventualmente de origem social capaz de fazer agregar mercês aos rendimentos deles. João da Ponte Ferreira, capitão de mar e guerra do *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula*, receberia 100\$000 pela viagem redonda, mas “houve mais pagamento de 50\$540 réis do Tesoureiro das Armações por Decreto de S. M. de 17 de abril de 1764” e outros 100\$000 réis “pelo Tesoureiro desta Casa da Índia [...] por provisão de S. M.”, benefícios não recebidos por

24 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 7, n. 12, caixa 7, fls. 42-44v.

25 Idem, Ibidem, fl. 44v. Bahia, 17 de julho de 1802.

seu homólogo do *N. S. da Arrábida*, José de Oliveira Leitão de Sousa. Já o boticário José Ferreira da Silveira pode acrescentar 13\$000 réis de ajuda de custo aos 12\$800 réis de sua soldada.²⁶ A falta de isonomia entre iguais e as remunerações baixas quando comparadas à dos oficiais certamente estavam no cerne das divisões em “partidos” que diversas vezes foram mencionadas nos casos de motins a bordo.

Outros episódios frequentes na origem das reclamações dos marinheiros a respeito de suas soldadas eram as divergências na avaliação do desempenho no trabalho e a recusa dos oficiais em pagar os valores acordados antes do embarque. As divergências aparecem, por exemplo, no processo em que eram autores os mancebos “de julgar” Silvestre Pereira e Fernando da Silva e os moços do governo José Inácio e Francisco José, tripulantes do *Santo Antônio Sertório*, navegando da Bahia para Lisboa em 1796. O capitão Manuel Francisco Flamante acatou o julgamento da soldada feito pelo contramestre e pelo piloto, “mas por quantias diminutas do que justamente se lhes devia julgar, não assistindo a elas os marinheiros do mesmo navio”. Os autores exigiam que os oficiais fizessem uma nova “julgação” de suas soldadas na presença de um juiz e conseguiram paridade com seus companheiros de funções a bordo.²⁷

Quanto à recusa em pagar os valores combinados previamente, o caso de Joaquim de Santana é revelador. Ele acordara com o mestre Manuel de Jesus para receber 7\$500 réis de soldada, mesmo valor a ser percebido pelos demais marinheiros do iate *Santa Cruz* em uma viagem entre um local não especificado e Lisboa em 1797; todavia, ao chegar ao seu destino, o mestre “lhe não quer pagar senão 5\$000 réis”.²⁸ Entre a contratação e o pagamento, o marinheiro José de Figueiredo se desentendeu com o capitão do *N. S. do Amparo e Constância* em 1798: esse “homem marítimo” achava-se em Belém, no Grão-Pará, quando foi convocado pelo capitão Luís da Costa Guimarães “para entrar no serviço do bergantim com praça de contramestre e primeiro piloto”. Ascendendo inesperadamente na hierarquia de bordo e “cumprindo com suas obrigações”, ele foi ludibriado por Guimarães, que lhe “prometeu pagar na forma do estilo e segundo a soldada que presentemente ganham semelhantes oficiais”, mas ao final da viagem queria pagar “uma soldada insignificante”.²⁹ Francisco das Chagas estava em Pernambuco, em 1795, quando foi convocado pelo capitão do *São Pedro de Alcântara e N. S. dos Remédios* para atuar de segundo-piloto, com a promessa de obter uma soldada de primeiro piloto. Porém, “por mais diligências que fez não foi possível obter do suplicado obrigação por escrito” e, em vez de 480\$000 réis, o capitão “lhe ofereceu cavilosamente a insignificante quantia de

26 Arquivo Histórico da Marinha, Lisboa, Relação da Gente de Mar que há-de ir para o Estado da Índia, 1764, códice 6-V-9-3, livro 6, transcrito e publicado em: De Lisboa a Goa: trabalhadores do mar em um ano da Carreira da Índia (1764). *Cantareira*, v. 35, p. 409 e 412, respectivamente, jul./dez. 2021.

27 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 28, n. 11, caixa 28.

28 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, letra J, maço 74, n. 12, caixa 74.

29 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 79, n. 7, caixa 79.

25\$000”.³⁰ Já Antônio Fernandes de Azevedo disse que se ajustou por 45\$000 réis por viagem redonda em 1804; porém, sendo intrigado pelo piloto do *Santo Antônio e Delfim*, o capitão quis pagar-lhe por mês. A desavença em torno do pagamento da soldada levou Azevedo a ser preso por insubordinação e, além do pagamento combinado, ele queria um pedido de desculpas formal pela calúnia de que fora alvo.³¹ Como em outras situações, os marinheiros que demandavam os oficiais do navio garantiam haver cumprido com suas obrigações e deveres, denotando que a qualidade de bom trabalhador marítimo era parte de seus patrimônios pessoais intangíveis, o que deveria ser levado em conta no momento das negociações e fazia a fama dos marinheiros ao serem recrutados para o trabalho em uma ou outra embarcação.

Para o período entre 1800 e 1822, Hugo Araújo e Quelen Lopes identificaram e analisaram processos iniciados por homens de diferentes funções a bordo que requereram pagamentos não efetuados. Entre os argumentos para não pagar os tripulantes, estavam “a simples recusa do contratante em pagar ou problemas advindos pela falta de ajuste prévio à execução do trabalho no mar. A mais recorrente era o dono da embarcação, ou o responsável direto pela soldada, se recusar a pagar sem, a princípio, apresentar motivo”.³²

Rediker já observara que as tripulações eram bastante rigorosas ao julgarem a qualidade da contribuição de cada homem para o sucesso das viagens e que mesmo os marinheiros menos graduados avaliavam o desempenho de seus oficiais. Os marujos demonstravam suas habilidades e quando um homem podia fazer um trabalho melhor do que seu superior, isso quase sempre era alardeado.³³

Por vezes, a relação de confiança entre os oficiais levava um deles a ter prejuízos. Estando José Ribeiro, contramestre do *São Paulo*, na casa do capitão Leonardo José dos Santos, em São Luís, no ano de 1773, “este lhe determinou e mandou” que pagasse as soldadas do cozinheiro e de um servente do navio, “cujas quantias desembolsou o suplicante de seu próprio dinheiro”. Passado um tempo, como o capitão não lhe ressarcia, Ribeiro pretendia reter o navio no Maranhão até que a dívida fosse paga.³⁴

Os oficiais também eram useiros em combinar soldadas para uma viagem que, no decorrer do caminho, era acrescida de escalas não previstas inicialmente ou se recusavam a pagar valores decorrentes de atrasos no carregamento dos navios. O inglês John Byron narrou uma mudança de rota no meio da viagem, mas deixou claro que tal mudança não desagradara aos marinheiros: ao partirem do Rio de Janeiro, os tripulantes foram reunidos e comunicados “que nosso destino não era, como acreditavam, as Índias Orientais, mas

30 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 29, n. 16, caixa 29; Juízo da Índia e Mina, maço 29, n. 15, caixa 29.

31 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 6, n. 12, caixa 6, fls. 3, 17 e 26.

32 ARAÚJO, Hugo; LOPES, Quelen. Adversidades e reivindicações dos homens do mar: dinâmicas em torno da cobrança de soldadas e protestos contra a ação corsária na marinha mercante lusa (c.1788-c.1822). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 14, p. 6-9, 2022.

33 REDIKER, Marcus. **Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750**. Nova York: Cambridge University Press, 1987. p. 95.

34 ANTT/FF, Conservatória Geral do Grão Pará e Maranhão, maço 35, n. 4, fl. 2.

sim entrar no Mar do Sul [Pacífico] para fazer descobrimentos que podiam ser de grande importância para a Inglaterra”. Por isso, o Almirantado concederia o dobro do soldo e outras gratificações, e a “notícia foi recebida com aclamações de gozo, todos exclamaram que estavam prontos a seguir-me a qualquer parte para onde os conduzisse”.³⁵ Não era assim que ocorria na maioria dos casos.

Na viagem do navio *N. S. da Conceição Princesa de Portugal*, entre Lisboa e Goa, ocorrida entre os anos de 1783 e 1785, os marinheiros tinham consciência de que eram mal remunerados devido às constantes escalas não previstas, ocorridas em razão da disputa entre o capitão e os agentes dos fretadores da carga. Em 8 de outubro de 1784, cerca de um ano e meio depois de terem zarpado do Reino, os marujos pediram ao capitão permissão para levarem os itens que quisessem em suas caixas pessoais, ou seja, uma forma de *gasalhado*, além do pagamento de mais um mês de trabalho a fim de compensar o acréscimo de trabalho e tempo de viagem. Além de tudo, queixavam-se da comida estragada que lhes era servida e do fato de que quase não podiam dormir devido às longas e cansativas jornadas de trabalho, ao menos até a escala em Salvador, na Bahia, onde o diário de bordo desse navio foi encerrado.³⁶

O marinheiro Antônio Francisco Xavier foi outro que sentiu os efeitos da fraude representada pela mudança de rota sem aviso prévio, acionando o mestre Francisco de Abreu em 1794.³⁷ O combinado era partir de Lisboa na corveta *N. S. da Conceição*, ir à vila de Santos para largar a carga, depois seguir até Porto Alegre a fim de tomar outra e descarregá-la em Lisboa. Ao todo, previa-se que a viagem duraria um ano, com soldada redonda de 55\$000 réis. Ocorre que o navio parou em outros portos, como o de Santa Catarina, e a viagem ganhou dois meses adicionais. O mestre alegava que isso se devia à escala demorada em Santos e obrigou Xavier a voltar na mesma embarcação, tendo ainda demorado dez meses para pagar as soldadas e, assim mesmo, ao fazê-lo, queria pagar apenas a metade delas. O mestre Abreu acabou condenado.³⁸

Um alvará de 1756 estabelecia a pena de confisco e desnaturalização a qualquer marinheiro que se alistasse sem licença em navios de bandeira estrangeira. Para isso, mandava vistoriar os navios estrangeiros em todos os portos lusos para saber se não levavam marinheiros portugueses nas equipagens. Mas nada disso manteve esses trabalhadores em Portugal. No início do século XIX, com a Corte portuguesa já instalada no Rio de Janeiro, o Conde de Galvêas propôs suspender temporariamente o direito de

35 BYRON, John. Viaje alrededor del mundo hecho en 1764 y 1765 en el barco de S. M. El Delfín. In: GAIBROIS, Manuel Balesteros (dir.). **América en los grandes viajes**. Madri: Aguillar, 1957. p. 288.

36 ANTT/FF, Livros dos Feitos Findos, livro 64, caixa 6. Ver transcrição dessa fonte em OLIVEIRA, Beatriz Anselmo de; BANIN JR., Fabio Rogerio; ALMEIDA, Giovana Guedes; SILVA, João Gabriel da; RODRIGUES, Jaime. Conflito e tensão no mar: experiências da tripulação do navio *Nossa Senhora da Conceição, Princesa de Portugal* (1783-1785) narradas em um diário de bordo. **Em Tempo de Histórias**, n. 41, p. 59-99, jul./dez. 2022.

37 Francisco de Abreu já capitaneara outras vezes nessa rota, como na matrícula inscrita em ANTT/JC, maço 34, caixa 112, corveta *N. S. da Conceição de Santa Ana*, 12 de março de 1792.

38 ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, maço 8, n. 1, caixa 8.

visita aos navios mercantes estrangeiros e que se retomassem as devassas para encontrar desertores aderentes às marinhas estrangeiras. Ao mesmo tempo, propunha “uma conveniente regulação dos salários, prontidão de pagamentos e humano tratamento de uma tão importante classe de vassalos como a dos empregados na navegação”.³⁹

A nova conjuntura do início do século XIX, marcada pela guerra na Europa, nos mares e nos domínios coloniais, levou à criação de planos para o recrutamento de marinheiros europeus insatisfeitos com os franceses que os requisitavam compulsoriamente no Reino de Nápoles: “muitos desses infelizes fogem à prepotência inaudita do inimigo (os franceses) e são prontamente bem recebidos pelo comandante em chefe inglês.”⁴⁰

Considerações finais

VIMOS, NO INÍCIO deste texto, a menção de Amaral Lapa aos movimentos de paralisação dos marinheiros da Carreira da Índia nos atos de carga e descarga dos navios ou de reparos nas embarcações, muitas vezes motivados pelas soldadas reduzidas ou não pagas. O autor via nesses movimentos uma forma de insurgência dos trabalhadores contra as autoridades. Ao lançar luz sobre tais formas de agência de homens comuns e muitas vezes invisibilizados, o historiador nos remete à economia moral no espaço da navegação de longo curso e no tempo da propulsão à vela, ainda que sem a intenção explícita de fazê-lo. A noção de economia moral, formulada por E. P. Thompson, a partir de estudos sobre os tumultos populares na Inglaterra setecentista, sobrepõe normas culturais, hábitos sociais e instituições econômicas e diz respeito às normas e obrigações sobre as quais se formaram consenso, sobretudo quando se tratava de práticas comerciais, relações sociais e comportamentos a serem seguidos. Quando essas normas e obrigações pactuadas no cotidiano ao longo do tempo eram violadas, muitas vezes partia-se para a ação direta: tumultos, greves e sanções comunitárias de todo tipo eram postos em campo para restaurar a justiça e o funcionamento regular do consenso.⁴¹

Penso que fica claro, ao final destas reflexões, que a luta pela manutenção de direitos arduamente conquistados pelos marinheiros no correr dos séculos dialoga com a noção formulada por Thompson e as práticas da economia moral, inserindo-se naquilo que Charles Tilly nomeou com o triplo esforço da História Social nas últimas décadas:

- Reduzir a fixação dos historiadores [...] em líderes, eventos e instituições políticos vistos das alturas do poder.
- Investigar as bases sociais e econômicas da política pública.
- Tomar as pessoas comuns e a vida social rotineira como objetos de estudo social sério.⁴²

39 Ofício do Conde das Galvêas, Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1810. AN, Fundo Gabinete de D. João VI, documentos privados.

40 Ofício de João Pedro Quinn [?] ao Conde de Linhares. Palermo, 31 de outubro de 1810. AN, Fundo Gabinete de D. João VI, documentos privados.

41 THOMPSON, op. cit., p. 167.

42 TILLY, Charles. A história social anglo-americana desde 1945. **Tempo Social**, v. 24, n. 2, p. 14, nov. 2012.

Os marinheiros expunham-se a perigos inauditos, enfrentando as forças da natureza e o poder dos oficiais em viagens através dos oceanos, agregando valor às mercadorias que punham em circulação e cumprindo um papel destacado e pouco reconhecido na construção do capitalismo moderno. Não faziam isso com a consciência de estarem construindo o capitalismo moderno, mas para garantirem sua própria sobrevivência e a de suas famílias, ou seja, eram trabalhadores assalariados que percebiam quem eram seus opositores e construíram os métodos de luta que lhes foram possíveis. Sua consciência se expressava nas atitudes que tomaram quando os direitos que haviam conquistado declinaram, e apresentei aqui o caso das *liberdades/gasalhados* e das negociações salariais em particular, mas esse não era o único. O consenso construído em torno das relações sociais a bordo dos navios de longo curso incluía ainda o fornecimento de comida e água para a viagem, o tratamento de saúde em casos de incapacidade temporária por conta dos oficiais ou dos donos dos navios, a avaliação do desempenho no trabalho e o pagamento em dinheiro da soldada acertada que nunca fosse inferior àquela tradicionalmente paga nas rotas em que os trabalhadores se empregavam.

No interior dos recortes adotados, envolvendo os espaços de Portugal e seus domínios coloniais, entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do Oitocentos, ascender social e profissionalmente era quase impossível para os trabalhadores do mar. As próprias condições de trabalho não facilitavam a agremiação desses homens como grupo com interesses em comum; apesar disso, as evidências são inúmeras quando se investiga as tentativas de construir alguma autonomia e organização, fruto da experiência de longos anos engajados, enfrentando as formas de dominação e esforços para impor uma rígida disciplina em meio à hierarquia estratificada que procurava evitar resistências e impedir questionamentos aos poderes dos oficiais e das autoridades de terra.

Na conflituosa transição de um modelo paternalista de relações econômicas e sociais, no qual as noções de reciprocidade entre as classes ainda predominavam para um modelo moderno baseado na lógica das forças do mercado, os marinheiros demonstraram consciência e tentaram evitar o declínio de seus direitos. Quando os valores e costumes consensuados na economia moral não eram levados em conta, era legítimo questionar o poder dos oficiais por meio da ação direta de insubordinação ou motim, da deserção e outras ações menos radicais contra as autoridades arbitrárias ou ineptas, opondo-se à aplicação de castigos físicos e às péssimas condições de trabalho e de sobrevivência nos navios mercantes em circulação pelos mares até o século XIX. Os marujos também se fizeram ouvir por meio do recurso à justiça, onde puderam argumentar que eram bons trabalhadores, que cumpriam seus deveres, que tinham direitos pactuados previamente ao embarque e que não estavam dispostos a abrir mão deles sem opor resistência. Se não ouvimos os ecos das vozes desses homens, isso se deve mais à nossa disposição como historiadores em escutar apenas o que queremos, ou talvez à concepção de muitos de nós

acerca da inevitabilidade da vitória do capitalismo moderno que, ao fim e ao cabo, calou as vozes daqueles que resistiram em nome de seus direitos e de suas vidas. Ocorre que, mantida essa disposição, deixamos de lado a história como processo, cujo desfecho não era dado desde o início e era desconhecido pelas partes que disputavam seus projetos de poder e de sobrevivência.

Recebido: 16/02/2024

Aprovado: 21/03/2024