

O COTIDIANO DE ESCRAVOS E DE TRABALHADORES LIVRES NA ILHA DO GOVERNADOR OITOCENTISTA

THE DAILY LIFE OF SLAVES AND FREE WORKERS IN ILHA DO GOVERNADOR IN THE NINETEENTH CENTURY

JUDITE PAIVA SOUTO | Mestranda em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.

RESUMO

Criada em 1755, a freguesia de Nossa Senhora da Ajuda da Ilha do Governador integrava, durante o século XIX, as “freguesias de fora” ou “suburbanas” da cidade e as principais atividades desenvolvidas eram a pesca e a produção de cal. Neste artigo, buscaremos abordar aspectos do cotidiano de escravos e de trabalhadores livres da Ilha do Governador no contexto do Rio de Janeiro oitocentista.

Palavras-chave: Ilha do Governador; século XIX; trabalhadores livres; escravidão.

ABSTRACT

Created in 1755, the parish of Nossa Senhora da Ajuda da Ilha do Governador integrated, during the nineteenth century, the “freguesias de fora” [outside parishes] or “suburbanas” [suburbans parishes] of the city, and the main economic activities were fishing and lime production. In this article, we address everyday aspects of the life of slaves and free workers of Ilha do Governador in the context of Rio de Janeiro in the nineteenth century.

Keywords: Ilha do Governador, nineteenth century, free workers, slavery.

RESUMEN

Creada en 1755, la parroquia de Nossa Senhora da Ajuda da Ilha do Governador integraba en el siglo XIX a las “freguesias de fora” [parroquias de fuera] o “suburbanas” de la ciudad. Las principales actividades eran la pesca y la producción de cal. En este artículo, abordamos aspectos cotidianos de la vida de los esclavos y trabajadores libres de Ilha do Governador en el contexto de Rio de Janeiro del siglo XIX.

Palabras clave: Ilha do Governador; siglo XIX; trabajadores libres; esclavitud.

INTRODUÇÃO

Durante o século XIX o Rio de Janeiro passou por significativas transformações, a começar por aquelas decorrentes da vinda da família real portuguesa ao Brasil, em 1808. Nesse período, a freguesia de Nossa Senhora da Ajuda da Ilha do Governador (1755) integrava as “freguesias de fora” ou “suburbanas” da cidade (Santos, 1907, p. 192-194). Sua denominação é uma referência ao sesmeiro Salvador Correia de Sá, proprietário do primeiro engenho de açúcar no local e governador da cidade durante os anos de 1568-1572 e 1578-1599 (Abreu, 2010, p. 77). Vejamos alguns aspectos políticos, econômicos e culturais desta freguesia com ênfase no cotidiano da Corte.

A FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA AJUDA DA ILHA DO GOVERNADOR

Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana constituíam as principais freguesias urbanas do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. Enquanto aqueles com mais recursos concentravam-se nas duas primeiras, a população menos abastada residia em Santa Rita e Santana, originando o que hoje são os bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa (Benchimol, 1992, p. 26).

Quanto às freguesias rurais, as mais distantes mantiveram-se como fornecedoras de gêneros agrícolas. As mais próximas, inicialmente visitadas apenas nos fins de semana pelos mais endinheirados, progressivamente passaram a local de residência permanente. Esse foi o caso do atual bairro de Botafogo e dos bairros das Laranjeiras, Glória e Catete, integrantes da freguesia da Glória em 1834 (Abreu, 2006, p. 37).

A freguesia de Nossa Senhora da Ajuda, segundo a memória manuscrita de 1870 do professor Antônio Estevão da Costa e Cunha,¹ estava dividida em seis fazendas ou seções: Freguesia, Fazenda de São Bento, Fazenda da Bica, Fazenda Amaral, Fazenda da Ribeira ou Juquiá e Fazenda da Ponta do Tiro até Cocotá (Cunha, 1870).

A Freguesia incluía o atual bairro de mesmo nome, Bancários e parte do Tauá. Nela estava situada a Matriz de Nossa Senhora da Ajuda, cuja data de construção antecede o ano de 1710.² Seus principais proprietários eram João Coelho da Silva, Emília Guedes e os herdeiros de Manoel José Rosa. A localidade possuía cerca de noventa fogos; mais de uma fonte de água, uma delas nas terras de João Rodrigues Carrilho, conhecida como Carioca, e dois cemitérios, um da paróquia e outro da Irmandade do Santíssimo Sacramento da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Ajuda da Ilha do Governador. Das seis fábricas de cal, apenas uma não estava em funcionamento em 1870.

1 Antônio Estevão da Costa e Cunha, natural da Bahia, foi autor de obras didáticas e atuou na Instrução Pública da Ilha do Governador (Schueler, 2008; Almanak Laemmert, 1882-1889).

2 A paróquia foi criada em 1710, em capela sob a mesma invocação edificada por Jorge de Sousa (o Velho) e posteriormente ampliada (1743) (Araújo, 1946, p. 79).

A Fazenda São Bento, propriedade dos beneditinos, compreendia o atual bairro do Galeão (Motta, 2007, p. 436). Possuía cerca de duzentas casas, lavoura de cana para produção de aguardente, cultivo de mandioca para fabricação de farinha e pesca de camarão em Tubiacanga, uma fábrica de vinagre e vinho no Galeão, e desenvolvimento de pesca de camarão em Itacolomi.

Sua origem está nas terras do capitão Manuel Fernandes Franco. Quando de sua morte, em 1695, deixou à Ordem de São Bento o engenho de açúcar, com a obrigação perpétua de três missas anuais. Foi nessa área que os beneditinos, no início do século XIX, mandaram construir uma edificação para d. João VI (Mosteiro de São Bento, p. 23-24).

Neste local, foram inauguradas em 1890, duas colônias de alienados, espaços destinados à assistência de doentes mentais. Uma delas, antigo palácio de d. João VI em suas visitas à localidade, chamava-se Conde de Mesquita e estava situada à ponta do Galeão. A outra, anterior convento da Ordem Beneditina durante o século XIX, distante cerca de três quilômetros da primeira, denominava-se São Bento e encontrava-se nas cercanias do morro de mesmo nome.³

A Fazenda da Bica pertencia a José Antônio da Costa Gama e compreendia parte do atual Jardim Guanabara. Seu nome se refere a uma bica, fonte de boas águas que permanece no local até os dias de hoje. Na praia do Engenho Velho funcionava uma olaria.

A Fazenda Amaral situava-se no morro do Matoso, em península destacada pelo saco do Jequiá, atual bairro do Cacuí. Em 1870, havia nesta parte um oratório, fonte de água própria para consumo e cerca de onze casas, dentre elas a da proprietária Maria Isabel Ribeiro do Amaral no alto do morro. Também conhecida como São Sebastião, em 1871, foi adquirida pelo governo por quarenta contos de réis (40:000\$000). Passou, então, a ser destinada ao Hospital de Convalescentes e Asilo de Inválidos da Marinha. Em 1875, abrigava o quartel da Companhia de Aprendizes Marinheiros e a residência do comandante e demais oficiais (Santos, 1965, p. 71).

A Fazenda da Ribeira ou do Juquiá compreendia os atuais Zumbi e Ribeira e parte das Pitangueiras. Antônio Estevão da Costa e Cunha comentou a dificuldade na obtenção de água e o grande número de casas, pelo menos cem. Das nove fábricas de cal, duas não estariam em funcionamento. Esclarece, ainda, que na ponta da Ribeira, estava situada capela sob a invocação de Nossa Senhora do Carmo (Cunha, 1870).

A sexta seção, da ponta do Tiro até o Cocotá, compreendia parte dos atuais bairros da Praia da Bandeira e Cocotá. A parte da ponta do Tiro, de propriedade de Antônio da Cunha Pereira, abrigava somente a casa do mesmo e uma fábrica de cal. Já a Tapera, de propriedade de Manoel Rodrigues Pereira Alves, possuía dez habitações arrendadas ou aforadas a particulares. As terras no saco de Olaria pertenciam a diversos proprietários e possuíam pelo

3 *O Suburbano*, 15 de outubro de 1900. Segundo notícia do *Jornal do Commercio*, de 14 de julho de 1935, a Colônia São Bento teria dado espaço à Escola João Luiz Alves, hoje administrada pelo Degase (Departamento Geral de Ações Socioeducativas), órgão vinculado à Secretaria de Educação do Estado.

menos onze habitações e pequena plantação de cana para produção de aguardente. A praia do Cocotá abrigava seis casas pertencentes a variados particulares, perfazendo aproximadamente 28 habitações para esta seção (Cunha, 1870).

Ressalta o professor Costa e Cunha que, apesar da divisão em fazendas, a Ilha do Governador não possuía grandes extensões de terras produtoras de gêneros agrícolas. Havia uma preferência pelo arrendamento dos terrenos, os quais variavam entre quinhentos e três mil réis anuais, por braça. Quanto mais perto da praia, mais se pagava. Essa preferência provavelmente ocorria pela facilidade de transporte, conforme veremos a seguir.

TRANSPORTES

A navegação marítima era a única forma de acesso para a Ilha do Governador durante o oitocentos. Inicialmente, embarcações a vela e a remos faziam a ligação da área central da cidade com a ponta do Galeão. Em 1838, os barcos da Companhia da Piedade passaram a atender regularmente os passageiros do local (Los Rios Filho, 2000, p. 145). Desde pelo menos 1844 esta companhia empregava barcos a vapor, viajando, na mesma embarcação, passageiros, cargas e animais (Navegação...).

Em 1861, as embarcações particulares eram compostas principalmente de barcos (50) e catraias (7). Embora apenas 58 embarcações possuíssem registro no Conselho da Intendência nesse ano – 54 pertencentes a fabricantes de cal –, é provável que o número tenha sido maior, uma vez que a atividade desenvolvida pela maioria da população era a pesca (Embarcações...).

No mesmo ano, a Companhia Niterói e Inhomirim anunciava que as suas barcas para o porto de Estrela (no atual território do município de Magé) tocariam a Ilha do Governador (*Diário do Rio de Janeiro*, 1º de dezembro de 1861). As embarcações a vapor partiam diariamente do cais da praia dos Mineiros às onze horas da manhã e retornavam às três horas da tarde. Seus preços variavam para pessoas calçadas maiores (1\$500 réis) e menores (500 réis) de doze anos; pessoas descalças maiores (640 réis) e menores (320 réis) de doze anos e por cabeça de gado. Cavalos, bois e burros custavam 3\$000 a seus proprietários e ovelhas, porcos e cabras, 320 réis cada. Não havia abatimento de preços para passageiros que desciam na Ilha do Governador.⁴

O transporte que ligava a Ilha do Governador diretamente às freguesias centrais da Corte não parecia muito frequente ou regular. Em 1870, as catraias dos “Correios” partiam em direção à cidade às cinco ou seis horas da manhã, dependendo da estação climática, e de lá retornavam às treze horas (Cunha, 1870).

Em 1875, a Companhia Bonds Marítimos anunciava duas lanchas para as viagens da ponte Mauá até Paquetá e Ilha do Governador, apenas nos domingos e dias santos (*O Globo*, 20

⁴ *Almanak Laemmert*, 1861, p. 406. A praia dos Mineiros estava situada entre a alfândega e o Arsenal de Marinha, na freguesia da Candelária (Moraes, 1872, p. 308).

de janeiro de 1875). Em 1876, a referida Companhia estabeleceu linhas regulares para a Ilha do Governador e para a Penha. A primeira possuía quatro estações: Freguesia, Zumbi, Ponta da Ribeira e Tapera. A segunda fazia escalas pelo porto de Maria Angu (Ramos), Estrada da Pedra (continente) e Ilha do Governador, nas Flecheiras e Galeão (*Gazeta de Notícias*, 4 de abril de 1876).

Em dias de festa o panorama se modificava; barcas extras eram reservadas, chegando a haver até mesmo concorrência entre empresas.⁵ Na festa de Nossa Senhora da Ajuda de 1881, a Companhia Bonds Marítimos colocou todas as suas embarcações a vapor para a “pomposa festa” e, para melhor identificá-las, avisava que as mesmas tinham o sinal da empresa na proa (*Gazeta de Notícias*, 23 de outubro de 1881). A concorrência oferecia a barca Izabel, à disposição no cais das Marinhas (*Gazeta de Notícias*, 22 e 23 de outubro de 1881).

Em 1898, o transporte da freguesia da Ilha para a Candelária passou por problemas. A empresa Camuyrano e Cia., então encarregada do transporte de passageiros para a localidade, alegava que a subvenção de quinhentos mil réis mensais não lhe era suficiente e acabou tendo suas atividades encerradas por ordem da Prefeitura (Navegações...).

O novo concessionário, José Soares Maciel, foi questionado quanto à qualidade do serviço. Uma série de infrações no serviço de navegação foi constatada, como a duração de 45 a 50 minutos de viagem entre o Zumbi e o cais Pharoux (nas cercanias da atual praça XV), quando o contrato previa tão somente 34 minutos; a capacidade de 46 passageiros em vez de 70; a falta de disponibilidade de uma segunda lancha no caso de grande contingente de passageiros e o desrespeito ao horário estipulado. José Soares Maciel foi intimado a retirar as lanchas que não satisfaziam ao contrato de navegação (Navegação...). Posteriormente, em março de 1899, foi inaugurado o serviço de barcas a vapor da Companhia Cantareira e Viação Fluminense (*O Paiz*, 23 de março de 1899; *Jornal do Brasil*, 23 de março de 1899).

Quanto ao transporte no interior da Ilha, era feito a cavalo ou a pé. Em 1904, apenas 29 veículos eram registrados, dos quais três eram carroças particulares e 26 carroças de lavoura (Santos, 1907, p. 293). Os bondes apenas começaram a circular em 1922, nas proximidades das praias do Zumbi, do Canto, Pitangueiras, Bandeira, Cocotá, Paranapuan e Freguesia (Arquitetura no Brasil, 1922).

Dessa forma, o comércio com outras freguesias só era possível através de embarcações, panorama que se manteve até 1949, com a construção da primeira ponte de ligação com o continente (*Diário Carioca*, 1º de fevereiro de 1949; *Correio da Manhã*, 1º de fevereiro de 1949).

5 *Gazeta de Notícias*, 13 de maio de 1876; 10 de julho de 1876; 14 de julho de 1876; 7 de junho de 1879; 8 de junho de 1879; 4 de fevereiro de 1882; 7 de dezembro de 1883.

ABASTECIMENTO DE ÁGUA E SANEAMENTO BÁSICO

Se na primeira metade do século XIX o abastecimento da cidade se deu principalmente através de chafarizes e bicas públicas, nos anos seguintes uma parcela da população carioca pôde experimentar mudanças. A partir de 1850, algumas casas passaram a contar com a distribuição de água através de tubos de ferro e aparelhos hidráulicos vindos da Inglaterra. Para o abastecimento de prédios foram instaladas penas d'água – encanamento sob pressão –, as quais em 1860 já totalizavam 1.900 unidades (Benchimol, 1992, p. 66).

Diante das frequentes estiagens e da crescente demanda, em 1880 foi inaugurado um novo sistema de abastecimento contratado pelo governo imperial. O projeto havia sido elaborado por engenheiros da Inspeção Geral das Obras Públicas da Corte e incluía o aproveitamento dos rios d'Ouro, Santo Antônio e São Pedro, na serra do Tinguá, a cerca de 53 km da cidade do Rio de Janeiro, bem como a ampliação de antigos mananciais (Benchimol, 1992, p. 71-72)

A construção do novo sistema de abastecimento ficou a cargo de Antônio Gabrielli, engenheiro responsável pela construção do sistema de abastecimento de Viena, na Áustria (Marques, 1985). Contudo, o abastecimento permanecia insuficiente, sobretudo nas freguesias ocupadas majoritariamente por trabalhadores.

A freguesia de Nossa Senhora da Ajuda, em 1870, possuía fontes de água na Freguesia, Fazenda da Bica, Fazenda Amaral e na ponta do Tiro. Contudo, a distância desses mananciais levava muitos moradores a utilizarem a água insalubre de poços, contraindo doenças (Cunha, 1870). Essa situação perdurou durante todo o século XIX,⁶ como sugere notícia de 1900:

Água

Caiu na 3ª discussão do orçamento da indústria, na Câmara dos Deputados, uma emenda apresentada pelo sr. dr. Sá Freire, autorizando o governo a abastecer de água potável a Ilha do Governador [...] é com tristeza que declaramos aos moradores desta Ilha que a Câmara dos senhores deputados entendeu ainda este ano não precisarmos de água potável.⁷

Se os mais rudimentares sistemas de abastecimento de água permaneciam distantes da Ilha do Governador, mais ainda estava a realização de obras para saneamento e implementação de uma eficiente limpeza pública. Durante a primeira metade do oitocentos, a coleta de dejetos e lixo não variou muito: na parte da noite, escravos, denominados tigras,

⁶ *O Suburbano*, 1º de abril de 1900; 15 de novembro de 1900; 1º de dezembro de 1900.

⁷ *O Suburbano*, 1º de dezembro de 1900.

encarregavam-se do transporte da carga em barris até determinados pontos da cidade depositando-a em valas e praias, lagoas, charcos, terrenos baldios, fossas e sumidouros (Benchimol, 1992, p. 73).

Além da contaminação de lençóis freáticos, essas práticas levavam à disseminação de doenças, preocupando diversos segmentos da sociedade, em especial os médicos. Em 1854, a Câmara discutiu um projeto que incluía as seguintes medidas: divisão da cidade em distritos e quarteirões cuja fiscalização seria confiada a um residente; limpeza de logradouros públicos e de focos de infecção em casas particulares e proibição de despejo de detritos nas praias e no mar, passando a ter lugares fixos de depósito (*Correio Mercantil*, 22 de outubro de 1854; *Diário do Rio de Janeiro*, 14 de novembro de 1854). Um dos pontos escolhidos estava situado na Ilha do Governador, na ponta de Mãe Maria, em terras pertencentes aos monges beneditinos com a devida concordância de seu abade (Boletim..., 1865). Em janeiro de 1855 o depósito já estava em pleno funcionamento, trabalhando nele escravos africanos que auxiliavam a condução do lixo através de batelões e saveiros (*Correio Mercantil*, 31 de janeiro de 1855).

Os transtornos causados pelo depósito de detritos nas proximidades de suas terras levaram Caetano José Cardoso, morador da Ilha do Governador, a protocolar requerimento na Câmara Municipal pedindo providências quanto ao arrematante do lixo, encarregado de levá-lo à Ilha, para que cessasse o depósito em seu terreno cultivado (*Diário do Rio de Janeiro*, 28 de fevereiro de 1866).

Houve forte campanha por melhorias no saneamento da cidade. A partir de 1862, o serviço domiciliar de esgotos, um dos três primeiros a serem instalados no mundo, ficou a cargo da Companhia The Rio de Janeiro City Improvements (Benchimol, 1992, p. 74). Dentre as primeiras áreas alcançadas pelas melhorias estavam São Bento, Gamboa e Glória (1866) e São Cristóvão, Engenho Velho, Rio Comprido e Tijuca. Quanto aos moradores da Ilha do Governador, só veriam obras de saneamento no século seguinte.

TRABALHADORES LIVRES E CATIVOS EM UMA FREGUESIA RURAL

A sociedade brasileira oitocentista era profundamente hierarquizada. Seus atributos fundamentais eram a propriedade e a liberdade (Mattos, 1994). Nesse sentido, homens livres e pobres e escravos integravam os estratos inferiores. Os homens livres podiam ser pescadores, ferreiros, alfaiates, sapateiros, pequenos lavradores, tropeiros, entre outros. O apoio e deferência desses indivíduos era sinal de prestígio social, de modo que os proprietários buscavam incluí-los em suas redes clientelísticas, numa demonstração de poder. Essas relações, contudo, podiam se tornar conflituosas, considerando-se tanto as imposições de condutas por autoridades públicas (Graham, 1997, p. 41-60) como a disputa pela terra (Motta, 2008).

Segundo os relatórios do Ministério dos Negócios do Império, no que diz respeito aos homens livres, em 1870, a freguesia da Ilha do Governador abrigava majoritariamente pescadores (406) (ver quadro a seguir). Ao compararmos o número desses trabalhadores com

os de outras freguesias podemos ter uma dimensão da importância desta atividade para a população local. Em 1872, de um total de 1.216 pescadores no município do Rio de Janeiro, mais de um terço (437) atuava na Ilha do Governador (Soares, 2007, p. 418).

Em 1900, o jornal *O suburbano*, periódico voltado para assuntos da freguesia da Ilha do Governador, dedicou várias de suas colunas para tratar de temas ligados àquela “pobre classe”. As páginas do jornal debatiam sobre impostos, dificuldades, condições de trabalho e cercadas de peixe.⁸ Segundo o redator “a maior parte dos filhos da Ilha do Governador pela natureza propriamente do meio em que vive, se vê na contingência de, entregando-se à pescaria, dela tirar os meios de subsistência”.⁹

PROFISSÕES NA PARÓQUIA DA ILHA DO GOVERNADOR (1870-1871)¹⁰

PROFISSÕES	HOMENS LIVRES	MULHERES LIVRES	TOTAL	HOMENS CATIVOS	MULHERES CATIVAS	TOTAL	TOTAL GERAL
Eclesiásticos	1	-	1	-	-	-	1
Militares	-	-	-	-	-	-	-
Empregados públicos	6	1	7	-	-	-	7
Profissão literária	1	-	1	-	-	-	1
Comerciantes	59	-	59	-	-	-	59
Capitalistas	0	-	-	-	-	-	-
Proprietários	4	4	8	-	-	-	8
Lavradores	55	4	59	23	34	57	116
Pescadores	406	0	406	94	-	94	500
Marítimos	7	-	7	136	-	136	143
Manufaturas, artes e ofícios	56	-	56	13	15	28	84
Agências	1	-	1	15	-	15	16
Serviço doméstico	26	589	615	67	171	238	853
Sem profissão conhecida	362	335	697	64	45	109	806

⁸ *O Suburbano*, 1º de março de 1900, 15 de março de 1900, 15 de abril de 1900, 1º de maio de 1900, 15 de maio de 1900, 1º de julho de 1900, 15 de julho de 1900.

⁹ *O Suburbano*, 15 de março de 1900.

¹⁰ Brasil. Ministério dos Negócios do Império. *Relatórios do Ministério dos Negócios do Império, apresentados à 2ª e 3ª Sessão da 14ª Legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império*. Rio de Janeiro: Imp. Nacional, 1870-1871. Levantamento de M. B. Levy (Lobo, 1978, p. 430-431).

Estes dados nos permitem inferir que a pesca era a principal atividade dos homens livres. Ainda assim, a principal força motriz do Rio de Janeiro oitocentista foi o braço escravo. Eram eles que faziam a maior parte dos serviços. Na Ilha do Governador, em 1872, o número de cativos (603) não chegava a $\frac{1}{4}$ da população livre (2.856), o que pode ser compreendido a partir da proibição do tráfico de escravos em 1850 (Soares, 2007, p. 363-380).

No que concerne à profissão, conforme o quadro anterior, os cativos ligados à pesca eram muitos (94), mas a maioria era formada por marítimos (136). As mulheres predominavam no serviço doméstico, porém a presença de cativas na lavoura (34), diferentemente dos números referentes a trabalhadores livres, superava o de homens (23) (Lobo, 1978, p. 228).

Embora não estivesse incluído no referido relatório do Ministério dos Negócios do Império, havia, ainda, a profissão de caieiro entre os escravos. No inventário do fabricante de cal Francisco Antônio Leite, dos 27 escravos relacionados, nove eram caieiros, cinco eram empregados no serviço doméstico e os demais não tiveram o ofício identificado (Inventário de 1875...).

Outra referência à profissão foi encontrada na notícia do inventário de Constâncio José Rosa, caieiro na freguesia da Ilha do Governador, em seção referente a arrematações judiciais:

No dia 24 do mês corrente, terá lugar a última praça em audiência do Exmo. Sr. Dr. juiz de órfãos, dos seguintes bens, pertencentes ao inventário de Constâncio José Rosa, a saber: 10 escravos, alguns dos quais são perfeitos trabalhadores no fabrico da cal, calafates, 1 cozinheiro e mais móveis, e 5 barcos: as avaliações acham-se no cartório do escrivão Pires Ferrão, cujos bens podem ser vistos na Ilha do Governador, na praia do Bananal (*Correio Mercantil*, 22 de novembro de 1862).

Joaquim Pereira Alves de Magalhães, fiscal da freguesia, em ofício à Câmara Municipal, ao informar acerca das casas comerciais da freguesia, incluiu os trabalhadores voltados para a produção de cal (Casas de comércio da Ilha do Governador...). Segundo ele, em 1865, havia 14 fabricantes de cal, dos quais nove eram brasileiros e cinco eram portugueses. Trabalhavam nesta produção 231 empregados: 15 eram livres e 216 eram escravos, o que quer dizer que cada caieira contava com uma média de 15 escravos. Considerando-se que a freguesia possuía cerca de 753 cativos,¹¹ podemos estimar que mais de $\frac{1}{4}$ da mão de obra escrava da Ilha do Governador estava voltada para a produção de cal.

Em que pese os produtores de cal da Ilha do Governador não terem sido, em geral, grandes proprietários de escravos, encontramos o registro de alguns que reuniram sob seu comando considerável quantitativo. O primeiro foi um fabricante de cal da Ilha do Governador, cujo nome não foi divulgado, que teve 45 cativos mortos na epidemia de cólera de 1855.¹²

11 Falamos em aproximação, uma vez que o número é baseado em documento de 1870 (Cunha, 1870).

12 A referência foi dada pelo conselheiro dr. Tavares em sessão da Academia Imperial de Medicina, de 1º de setembro de 1862 (Annaes Brasilienses de Medicina).

Do mesmo modo, o caieiro Zeferino José Serrão teve quarenta escravos inventariados em 1857 (Inventário de 1857...).

Esses escravos reagiam ao cativeiro de diversas formas, dentre elas a fuga. Alguns conseguiam ficar longo período sem serem capturados a exemplo de Manoel, caracterizado como crioulo. Encontrado em Valença, em 1871, declarou estar fugido havia mais de dez anos e pertencer aos herdeiros do finado Geraldo, que fora negociante de escravos e morador na Ilha do Governador (*Jornal da Tarde*, 26 de abril de 1871).

Nas proximidades da baía de Guanabara, não surpreende que um dos recursos utilizados para fuga tenha sido o uso de embarcações. Uma barca de casca, utilizada para extração de conchas que seriam transformadas em cal, foi o veículo de fuga de cinco escravos do major e caieiro da freguesia de São Gonçalo, João Manoel da Silva, em 1859 (*Diário do Rio de Janeiro*, 22 de outubro de 1857).

Assim como nas outras freguesias da Corte, não faltavam anúncios de proprietários da Ilha do Governador em busca de seus escravos:

50\$000

Fugiu no dia 1º de abril de 1878 o escravo Joaquim Magina, cor preta, africano, idade 50 anos, altura regular, tem alguns cabelos brancos, mas ainda está forte, foi escravo da viúva Guedes, com caieira na Ilha do Governador, e andava nos barcos de cal: desconfia-se que esteja para os lados de Icaraí, Praia Grande; onde tem uma preta que lha dá couto ou cozinhando oculto em alguma casa visto entender de cozinha, quem der notícias dele à rua do Propósito n. 1, receberá a quantia acima (*Gazeta de Notícias*, 14 de novembro de 1879).

Escravos fugidos buscavam refúgio com protetores que lhes eram solidários ou que precisavam muito de seus serviços. A suspeita de que uma “preta” dava abrigo a Joaquim Magina pode estar relacionada ao frequente auxílio ofertado a escravos fugidos por seus amigos, parentes e amantes (Soares, 2007, p. 241). A necessidade também levava muitos patrões a esconder fugitivos entre seus próprios escravos, correndo o risco de serem presos. Assim se justifica a suspeita refletida no anúncio de que Joaquim poderia estar oculto em alguma casa prestando serviços de cozinheiro (Karasch, 2000, p. 407). A fuga de Magina aos cinquenta anos tampouco constitui novidade, pois mesmo que predominasse a escapada de indivíduos com vinte a quarenta anos, não era difícil encontrar entre os fugitivos, idosos e crianças (Soares, 2007, p. 238).

Ao longo do século, as formas de resistência dos escravos foram as mais diversas, a exemplo das fugas, agressões a senhores, ações judiciais e interferência na venda de sua força de trabalho. Buscavam a liberdade ou apenas melhorar o cotidiano, procurando estar perto de familiares (Chalhoub, 2009, p. 175-233). Embora resquícios da escravidão tenham permanecido na sociedade, a abolição do trabalho cativo em 1888 colocou em outro patamar a relação entre trabalhador e proprietário de terras, possibilitando ao primeiro buscar com mais ferramentas o exercício de seus direitos civis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, a abordagem de diversos aspectos que envolviam o cotidiano de cativos e trabalhadores livres no Rio de Janeiro oitocentista nos fornece subsídios para melhor situar a freguesia da Ilha do Governador no espaço da Corte, considerando seus costumes, limitações e possibilidades. Tratava-se, portanto, de uma freguesia que tinha acesso diário ao centro do império e cujas principais atividades econômicas eram a pesca e a fabricação de cal.

Enquanto a atividade pesqueira ocupava majoritariamente homens livres, a produção de cal empregava mão de obra escrava. Ressalvadas as diferenças, ambos os grupos integravam os estratos inferiores da freguesia da Ilha do Governador, em posição subalterna aos proprietários de fábricas de cal.

Referências bibliográficas

Fontes

ALMANAK LAEMMERT, 1844-1940.

ANNAES BRASILIENSES DE MEDICINA, v. 14, 14º ano, nov. 1862, fl. 127.

ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro e. *Memórias históricas do Rio de Janeiro*. 4º v. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.

ARCHITETURA NO BRASIL: engenharia e construção. Ano 1, v. 1, n. 5, p. 180-181, fev. 1922.

BOLETIM da Ilustríssima Câmara Municipal da Corte contendo todos os seus trabalhos. Rio de Janeiro, v. III, p. 13-14, mar. 1865.

CASAS de comércio da Ilha do Governador (relação), 1865, código 58.4.9, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

CORREIO DA MANHÃ, 1º de fevereiro de 1949.

CORREIO MERCANTIL, 22 de outubro de 1854; 31 de janeiro de 1855; 22 de novembro de 1862.

CUNHA, Antônio Estevão da Costa e. *Notícia descritiva da Ilha do Governador*. 1870. Arquivo Nacional. NP – Diversos códices da antiga SDH, cód. 807, v. 3, folhas 265-302.

DIÁRIO CARIOCA, 1º de fevereiro de 1949.

DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 14 de novembro de 1854; 22 de outubro de 1857; 1º de dezembro de 1861; 28 de fevereiro de 1866.

EMBARCAÇÕES, 1818-1895, código 57.3.14, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

GAZETA DE NOTÍCIAS, 4 de abril de 1876; 13 de maio de 1876; 10 de julho de 1876; 14 de julho de 1876; 7 de junho de 1879; 8 de junho de 1879; 14 de novembro de 1879; 22 de outubro de 1881; 23 de outubro de 1881; 4 de fevereiro de 1882; 7 de dezembro de 1883.

INVENTÁRIO de 1857. Zeferino José Serrão (falecido) e Alexandrina Rosa Serrão (inventariante). Fundo/Coleção: Juízo Municipal da 3ª Vara do Rio de Janeiro – ZW, n. 158, caixa 57, gal. A, Arquivo Nacional.

INVENTÁRIO de 1875. Francisco Antônio Leite (falecido) e Manoel Antônio Leite (inventariante), código 985, caixa 33, RG 178, Museu da Justiça Estadual do Rio de Janeiro.

JORNAL DA TARDE, 26 de abril de 1871.

JORNAL DO BRASIL, 23 de março de 1899.

JORNAL DO COMMERCIO, 14 de julho de 1935.

MOSTEIRO DE SÃO BENTO. Livro de Tombo II, 1688-1793. Rio de Janeiro.

NAVEGAÇÃO: lavradores e proprietários de embarcações e transportes de suas mercadorias, 1830-1899. Códice 57.4.2, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

O GLOBO, 20 de janeiro de 1875.

O PAIZ, 23 de março de 1899.

O SUBURBANO, 1º de março de 1900; 15 de março de 1900; 1º de abril de 1900; 15 de abril de 1900; 1º de maio de 1900; 15 de maio de 1900; 1º de julho de 1900; 15 de julho de 1900; 15 de outubro de 1900; 15 de novembro de 1900; 1º de dezembro de 1900.

RIO DE JANEIRO (Município). Decreto n. 3.157, de 1981.

SANTOS, Noronha. *Coreografia do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Benjamin de Aguilã Editor, 1907.

_____. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2006.

_____. *Geografia histórica do Rio de Janeiro*, v. 2. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio; Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussman tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. 1º vol. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOS RIOS FILHO, Adolfo Morales de. *O Rio de Janeiro imperial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Univercidade, 2000.

MARQUES, E. C. Da higiene à construção da cidade: o estado do Rio de Janeiro. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. II, n. 2, p. 51-67, jul./out. 1985.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do estado imperial*. Rio de Janeiro: Acces, 1994.

MORAES, Alexandre José Mello. *Historia da trasladação da corte portuguesa para o Brasil em 1807-1808*. Rio de Janeiro: Livraria da Casa Imperial, 1872.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. Terras da Igreja: arrendamentos e conflitos no império do Brasil. In: CARVALHO, José Murilo de (org.). *Nação e cidadania no império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. *Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX*. 2. ed. Niterói: Eduff, 2008.

SCHUELER, Alessandra. Professores primários como intelectuais da cidade: um estudo sobre produção escrita e sociabilidade intelectual (Corte imperial, 1860-1889). *Revista de Educação Pública*, Universidade Federal do Mato Grosso, n. 17, 2008.

SOARES, Luiz Carlos. *O "povo de Cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj; 7Letras, 2007.

Recebido em 29/11/2014

Aprovado em 22/1/2015