“Histórias do Trabalho no Sul Global”
“Historias del Trabajo en el Sur Global”
“Labour Histories from the Global South”
I Seminário Internacional de História do Trabalho
V Jornada Nacional de História do Trabalho
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis
25-28 de Outubro de 2010

A tripulação da fragata *Imperatriz* e a história dos marujos ingleses William e Thomas durante a cabanagem. Pará, 1835[1]

Silvana Jeha

Este trabalho aborda, num primeiro momento, as formas de recrutamento e engajamento de marinheiros nas primeiras décadas do Império, para compreender a diversidade da tripulação da fragata Imperatriz no período de 1832 a 1835, ano em que a embarcação fez parte da frota de combate à cabanagem no Pará. Num segundo momento, trato das trajetórias de dois marinheiros ingleses da Armada brasileira, durante o combate aos cabanos. Proponho dois temas numa pequena apresentação para demonstrar como o estudo escalonado é fundamental para entender simultaneamente a questão das coletividades e do indivíduo, do internacional e do local; do comum e do diverso no mundo do trabalho marítimo.

Os navios do Império do Brasil herdaram muito da cultura e técnica, disciplina (incluindo a chibata) das marinhas do Atlântico norte, e também homens de sua tripulação. Principalmente ingleses e portugueses entre outros estrangeiros, foram em alguns

[1] Este artigo é parte de minha pesquisa de doutoramento no Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura , em andamento na PUC- Rio. Para isso, conto com o apoio financeiro do CNPQ.

períodos do início do Império do Brasil, a maioria dentre as tripulações. É na segunda metade do século XIX que a tripulação nacional vai se tornar maioria nos navios. A guerra do Paraguai, a criação das escolas de aprendizes marinheiros em todas as províncias marítimas, entre as décadas de 1840 e de 1870, foram fundamentais para este processo.

Proponho na tese, que está em preparação, um estudo paralelo onde duas vertentes no período proposto formaram o porão da Armada do Brasil: por um lado, uma nascente maruja nacional oriunda do recrutamento forçado e violento ao longo do território, além de uma minoria voluntária, e, por outro, o engajamento voluntário ou forçado de uma classe marítima internacional, consolidada ao longo do século XVIII, auge do Império marítimo inglês, que contava com dezenas de milhares de tripulantes na sua marinha tanto mercante como de guerra. Há talvez um contexto especial para o período, a primeira metade do século XIX. O fim das guerras napoleônicas, o barco a vapor, entre outros fatores lançou ao mar, milhares de marujos de profissão, ingleses e de outras nações.[2]

Como se formava uma tripulação

Havia quatro maneiras principais de recrutar marujos no Império:

Formas compulsórias

1. ***Recrutamento forçado de nacionais e muitas vezes estrangeiros***, seja nos lugares de moradia da costa, próximos aos portos, seja pelo envio de homens pelos presidentes de província e outras autoridades, para na Corte serem distribuídos pelos navios. Os agentes de recrutamento eram policiais, juízes, oficiais das forças armadas. Os recrutas mais visados foram os chamados vadios, cuja definição era aquele "que não tem ocupação conhecida". Indígenas, criminosos, rebeldes e outras populações marginalizadas também foram recrutas ao longo do XIX. O recrutamento era regulado pela lei de 22 de julho de 1822 até 1874, e por inúmeras outras, muitas vezes, contraditórias ao regulamento de 1822. A partir de pelo menos 1831 foram estabelecidas cotas de envio de recrutas para a Armada e para o Exército, as quais, em geral, não eram cumpridas totalmente.

[2] Segundo Nicholas Rogers, em 1813, havia 130 mil marinheiros na marinha de guerra britânica. Durante o período do fim das guerras napoleônicas este número caiu para 20 mil homens, ou seja, 110 mil foram desligados. O desemprego marítimo chegou a tal ponto, que os marujos ingleses protestaram contra o emprego de estrangeiros nas marinhas mercantes e de guerra do país. É muito possível que este desmanche da marinha inglesa tenha contribuído para o emprego de marinheiros ingleses em outras nações. Nicholas Rogers. *The press gang: naval impressment and its opponents in Georgian Britain.* London, Continuum, 2007, p.122.

2. ***Raptos em navios mercantes e regiões portuárias de marujos estrangeiros ou nacionais*** (*razzias*, no entender de um historiador militar). Essa forma de tripular um navio era comum na maior parte dos países atlânticos. A própria Inglaterra foi provavelmente a maior praticante de recrutamento violento de nacionais e estrangeiros.

Formas contratuais

3. ***Engajamento em países estrangeiros*** (principalmente Inglaterra) através dos consulados e agenciadores diversos.

4. ***Engajamento e/ou voluntariado de estrangeiros e nacionais em portos***, principalmente na Corte e na Bahia, por oficiais da Marinha.

Mesmo recrutados a força, os nacionais estavam cumprindo um tipo de trabalho compulsório legal, o chamado "tributo de sangue", relacionado ao pertencimento da nação, o que não fazia muito sentido para a maioria, e de certa maneira continuava um tipo de recrutamento já feito em tempos coloniais. No discurso de John Taylor, militar inglês que fez uma sólida carreira no Brasil, o nacional deveria servir por "relações de família, amor da pátria ou glória nacional", diferente do estrangeiro que servia exclusivamente pelo soldo.[3] Apesar de fundamental esta discussão não será aprofundada neste trabalho.

A violência do recrutamento era disseminada entre estrangeiros e nacionais. Em 1842, o Marquês de Paranaguá admitia as duas principais formas de adquirir marujos "só por violência podem ser levados a servir na Marinha de Guerra Brasileira homens que encontram facilmente a bordo da mercante maiores salários: o que obrigou ao Governo a mandar engajar na Europa alguns marinheiros".[4] Nas primeiras décadas do Império, a Armada brasileira contava com uma tripulação majoritariamente estrangeira, o que não figura historiografia produzida pela própria instituição[5], e nem explicitamente nos relatórios do

[3] Arquivo Nacional, doravante AN, Série Marinha, XM 364 (Força naval do Pará). Ofício de John Taylor, comandante da força naval do Pará em 1835, para o ministro da Marinha, setembro de 1835.
[4] Relatório do Ministério da Marinha, 1842, p. 8.

[5] A Marinha do Brasil possui um departamento de história que segundo o site da instituição: "supervisiona o estudo, a pesquisa e o registro da história marítima brasileira em seus múltiplos aspectos. Coordena a edição dos volumes e tomos da Coleção **História Naval Brasileira** e da história administrativa da Marinha e é responsável pela pesquisa e elaboração da história dos navios, de estabelecimentos marítimos e biografias dos vultos navais."

ministério, sendo possível inferi-la observando a diferença entre os mapas da força naval e das companhias de imperiais marinheiros constantes nos relatórios anuais do ministério da marinha. Se não entram sob a rubrica "marinhagem" nos relatórios da Marinha, podemos encontrá-los nos livros de socorros, e em inúmeros requerimentos de soltura endereçados a diversas autoridades, em especial para os consulados espalhados pela costa brasileira. A história da marinha brasileira, compartilha as suas raízes entre a formação da nação e o Atlântico internacional.

Os marujos portugueses queixaram-se ininterruptamente do recrutamento forçado em todos os consulados da costa do Império. Nos próprios livros de socorros eles aparecem como recrutados, o que era absolutamente ilegal. Quando não haviam sido forçados a servir, reclamavam que o tempo de engajamento previsto em contrato acabara, e que mesmo assim continuavam presos. Em 1842, no porto de Montevidéu, onde havia diversos vasos de guerra brasileiros com uma tripulação de mais de mil indivíduos[6] o comandante da corveta portuguesa *D. João I* denunciou a perseguição de marujos portugueses "com tiros de bala, quando tratavam de escapar-se a sua injusta detenção." Idelfonso L. Bayard, cônsul de Portugal na Corte qualificou os episódios de recrutamento de portugueses pela Armada brasileira como "cousas tão horrorosas e tão ofensivas dos sentimentos nacionais".[7] Mas eles ainda não deixariam a Marinha brasileira, diferente dos ingleses e norte-americanos que a partir da década de 1850 começaram a rarear. Em 1854, o ministro da Marinha pediu marujos para o cônsul do Brasil em Londres e este respondeu que a tarefa era quase impossível, pois nessa altura o soldo não era vantajoso em relação ao recebido na Inglaterra. Aconselhou-o que pedisse ao cônsul em Portugal. Prontamente este último recrutou 300 marinheiros portugueses e os enviou ao Brasil.[8] Há certamente uma questão de intersecção da grande imigração portuguesa para o Brasil no século XIX, com a existência anterior de uma grande massa de marujos portugueses atlânticos que na tese será mais explorada.

Finalmente o trabalho escravo era proibido nos navios da Armada, mas várias vezes foram abertas brechas, como no caso das guerras da Independência, por falta de pessoal. Os marujos escravos sempre foram minoria, diferentemente da Marinha mercante, tripulada majoritariamente por estrangeiros e escravos na primeira metade do século. Particulares alugaram seus escravos, e em alguns momentos de emergência dezenas foram alforriados para

[6] Relatório do Ministério da Marinha, 1842, mapa da força naval.
[7] AN, Série Marinha XM 26 (legações estrangeiras).
[8] AN, Série Marinha, XM 5 (Legação Brasil em Londres).

servir as forças armadas. A Marinha possuiu escravos também. Uma lei de 1824 autorizou a compra deles, para tripular os navios. E pelo menos até a década de 1850 havia escravos trabalhando nos navios e arsenais. Também muitos africanos livres foram incorporados à Marinha neste período, mas por enquanto só os encontrei nos hospitais e arsenais.

Outra característica dos marujos estrangeiros importante é o seu status na marinha de guerra de um país estrangeiro. Não é apropriado chamá-los de mercenários no episódio da cabanagem como alguns autores o fazem.[9] É melhor tratá-los como marinheiros profissionais. A prática de dividir presas de guerra entre oficiais e marujos como aconteceu no caso do das guerras da Independência, ao que parece teve ali sua primeira e última experiência no Império.

Soldos dos marujos da fragata Imperatriz 1831-1835	
2o grumete	**3$000**
1o grumete	**4$800**
2o marinheiro	**8$000**
1o marinheiro	**10$000**
classe superior	**15$000**
Fonte: AN, Série Marinha, livros de socorro da fragata *Imperatriz* XM 2500 e 2501	

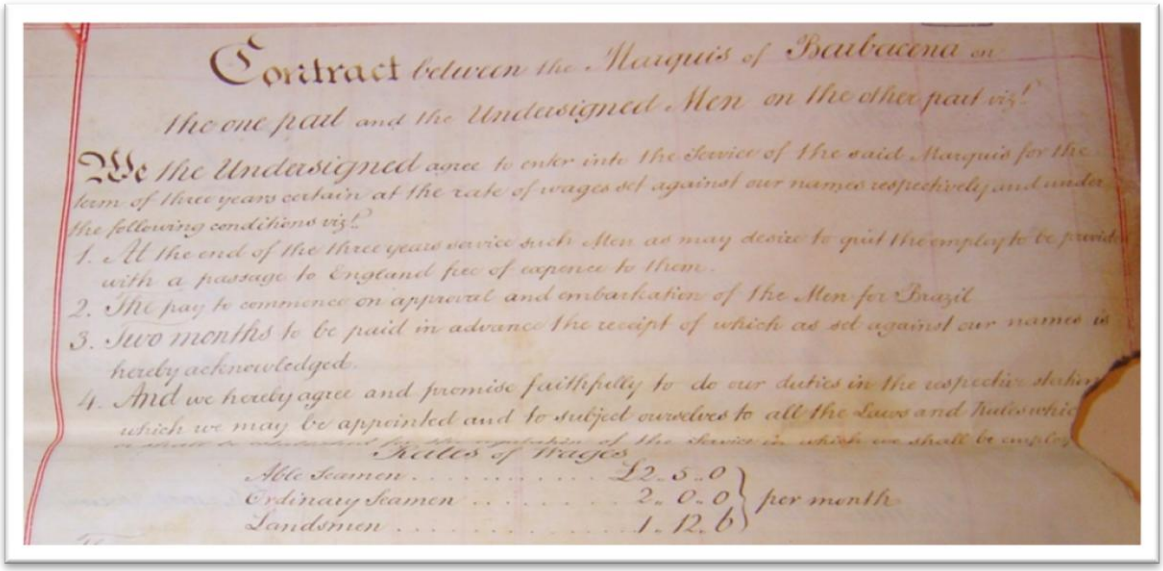
]

Os marinheiros profissionais firmavam um contrato de trabalho com soldo e tempo especificado. Os soldos poderiam ser circunstancialmente superiores, mas em geral, eram iguais aos dos marujos nacionais. Segundo Ravi Ahuja, os *lascars*, marujos indianos, entre meados do século XIX e a década de 1980, ganhavam cerca um quarto do soldo dos marujos ingleses na marinha mercante inglesa, evidenciando a questão o tratamento étnico diferenciado.[10] O caso brasileiro é inverso, ou seja, marujos europeus são os estrangeiros. Eles de fato ocupam os postos cujos soldos são maiores, mas quando ocupam a mesma posição que um nacional não ganham mais. É possível que sejam mais experientes de fatos, ou que os contratos feitos no exterior já estabeleçam o posto que ocuparão: *able seaman, ordinary seaman, landsman*, cujos salários previstos são próximos, respectivamente dos

[9]Nélio Galsky questiona o termo mercenários mesmo para oficiais e marujos que participaram das batalhas da independência e tiveram direito a partilhar as presas. Nélio Galsky. *Mercenários ou libertários: As motivações para o engajamento do Almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da independência do Brasil.* Dissertação de Mestrado. Niterói, RJ, UFF, 2006.

[10] Ravi Ahuja. " Mobility and Containment: The Voyages of South Asian Seamen, c.1900–1960" . *IRSH* 51 (2006), Supplement, p. 112.

marujos de classe superior, 1o marinheiro e 2o marinheiros. O marujo engajado no exterior custa muito caro para ocupar a base da hierarquia. Não há praticamente ingleses e germânicos grumetes na fragata Imperatriz, além de todos serem engajados ou voluntários. Os grumetes não são necessariamente homens do mar, podem vir de outras profissões e aprender o ofício na prática. Os portugueses, diferentemente, ocupam todas as posições: entre eles há cerca de 120 grumetes para 150 marinheiros de 1a, 2a e classe superior, além de se dividirem entre recrutados, voluntários. Os falantes de língua inglesa e germânica nunca aparecem como recrutados, são ou engajados ou voluntários. Na fragata Imperatriz, dentre os 360 nacionais identificados, 80% eram grumetes. Se por um lado ganham o mesmo soldo de um marujo estrangeiro da mesma categoria, por outro lado a maior parte ocupa a categoria que ganha menos.


Contract between the Marquis of Barbacena on the one part and the Undersigned Men on the other part viz:

We the Undersigned agree to enter into the service of the said Marquis for the term of three years certain at the rate of wages set against our names respectively and under the following conditions viz:

1. At the end of the three years service such Men as may desire to quit the employ to be provided with a passage to England free of expence to them.
2. The pay to commence on approval and embarkation of the Men for Brazil
3. Two months to be paid in advance the receipt of which as set against our names is hereby acknowledged.
4. And we hereby agree and promise faithfully to do our duties in the respective stations which we may be appointed and to subject ourselves to all the Laws and Rules which [illegible] the service in which we shall be employed

Rates of Wages

Able Seamen	£2. 5. 0	per month
Ordinary Seamen	2. 0. 0	
Landsmen	1. 12. 6	

1. Contrato firmado em 1837 entre o Marquês de Barbacena e marujos engajados em Londres. O soldo variava de 1,25 a 2,50 libras por mês (cerca de 7$500 a 15$000 réis) e o tempo de serviço era de três anos. As passagens de ida e volta da Inglaterra para o Brasil não era cobrada dos marujos.

No contrato da leva de marujos de 1837, reproduzido acima, as partes são o Marquês de Barbacena e os próprios marujos contratados, e aparece ainda assinatura de um tal Antonio Costa, talvez um intermediário. O contrato estabelece deveres e direitos dos engajados.

Em relação ao engajamento em cidades estrangeiras há alguns indícios de modo de agenciamento. Caldeira Brant, o Marquês de Barbacena aparece intermediando contratos de marinheiros estrangeiros nos anos de 1823, 1836 e 1837, períodos que atuou como cônsul em Londres. Segundo o ministro da Marinha em 1835, o engajamento dos estrangeiros custou aos

cofres públicos cerca de 124$ por marujo, o que multiplicado por 340 é igual a 42:160$000 ou 6700 libras. Em 1836, só um dos intermediários no negócio, a firma Willcox and Anderson[11] cobrou 3000 libras pelo engajamento de 500 marujos enviados ao Brasil naquele ano (de 4 a 10 libras por cabeça). É de se notar por exemplo que dentre os 420 homens vindos numa outra leva, em 1834, 82 deserdaram a caminho,[12] o que significa que eles queriam apenas o adiantamento de dois soldos, ou que foram coagidos a assinar e embarcar. Na fragata Imperatriz encontrei vários destes ingleses engajados em 1834.

Resumindo: o navio da Marinha de guerra do Império do Brasil, pelo menos nas suas primeiras décadas, era um lugar de variadas formas de trabalho compulsório ou contratual e combinava trabalhadores nacionais e internacionais como diversas marinhas mercantes e de guerra de outras nações.

Marcel Van Der Linden procura chegar a denominadores comuns do que ele chama "de uma grande classe de pessoas dentro do capitalismo cujo trabalho é mercantilizado de muitas formas" ou seja a multidão de "trabalhadores subalternos".[13]Apesar de sua heterogeneidade, a transitoriedade é imensa e há diversas conexões entre os chamados escravos, trabalhadores livres assalariados, trabalhadores autônomos e os lumpen-proletariados. Van der Linden conceitua o trabalhador global como:

> Todo possuidor de força de trabalho cuja força de trabalho é vendida ou empregada por outra pessoa sob compulsão econômica ou não-econômica pertence à classe dos trabalhadores subalternos, não importando se o portador ou a portadora da força de trabalho vende por si mesma ou é vendido (a) por outro, e não importando se o portador ou a portadora possui meios de produção. [14]

O autor não está se referindo necessariamente a locais de trabalho onde a mistura destes trabalhadores ocorre como é o caso dos navios. Ele está falando principalmente de sistemas de produção internacionais que incluem por exemplo, escravos africanos plantando e colhendo algodão no Brasil que operários tecerão nas fábricas da Inglaterra. O navio reunia todos estes tipos de trabalhadores, os quais também provinham de nações diversas. O marujo era um trabalhador internacional, mas que não necessariamente tinha desfeita a sua identidade étnica, regional ou nacional.

---

[11] Willcox and Anderson eram agentes de navegação a vapor. Por esta época obtiveram a exclusividade dos correios entre a Inglaterra e a península ibérica e juntos com outro sócio fundaram a companhia P&0, que existe até hoje.

[12] Relatório da Marinha, 1835.

[13] Marcel van der Linden. "Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial". *HISTÓRIA*, SÃO PAULO, v.24, N.2, P.11-40, 2005, p. 27.

[14] Ibidem, pp. 28-29.

Na seção seguinte exporei como os trabalhadores marítimos de uma fragata brasileira na década de 1830, a despeito de sua heterogeneidade, podem ser reunidos neste denominador comum de Van der Linden. Também podem ser chamados de "párias do mundo" para usar a expressão que Peter Linenbaugh e Markus Rediker adotaram de um militar inglês do século XVIII. Se formaram uma classe gregária e revolucionária, como querem este autores tenho minhas dúvidas, mas certamente tiveram experiências radicais, e é pelo caminho de suas experiências que seguirei a tese.

A cabanagem, a fragata Imperatriz. Pará, 1835.

O governo terá feito partir uma força naval em socorro dos habitantes pacíficos daquela província [Pará]. É assim que a Marinha leva a todos os pontos do Império a ação viva do Governo Central.

José Pereira Pinto, ministro da Marinha, 1835.[15]

Em 1835, uma frota de nove embarcações da Armada Imperial e Nacional do Brasil participou dos primeiros combates da cabanagem no Pará.[16] Em 1836, a frota aumentou para 16 navios que somavam 183 bocas de fogos, quase metade de 415, o total de bocas de fogo dos navios do Império. Um ano depois do início das batalhas, talvez o "governo central" tenha levado em consideração os apelos de John Taylor comandante da força naval do Pará em 1835:" tropa, tropa, munições de guerra e boca se tornam indispensáveis, ao contrário o Pará deixará de ser província do Brasil e a América terá no seu continente um novo Ayty (sic)".[17]

A fragata, com exceção da nau, era a embarcação de maior porte da frota naval do Império. Em geral, a tripulação de uma fragata variava de 200 marujos (em tempo de paz) a no máximo 400 marujos (em tempo de guerra). A fragata *Imperatriz*, com 52 bocas de fogo, foi construída no Pará a partir de 1818 e em 1824 foi apresada e incorporada à frota do Império durante as guerras da Independência. Em 1826, participou da pacificação de Pernambuco em 1825 e da campanha cisplatina. Em 1828, buscou na Bélgica, Dona Amélia, a segunda consorte de D.Pedro I; e finalmente em 1835 atuou na cabanagem de abril a outubro,

[15] Relatório da Marinha, 1835.
[16] Duas fragatas (Imperatriz e Campista); duas corvetas (Regeneração e Defensora, esta última servindo de presinganga) , um brigue (Cacique) uma barca (Independência, Guajará, duas escuna s (Rio da Prata e Bela Maria), um hiate (Mondocuru).
[17] Série Marinha XM 364

quando voltou para a Corte onde foi desarmada no ano seguinte, passando a servir de cábrea e depois, quartel do Corpo de Imperial Marinheiros.[18]

Analisei dois livros de socorros da fragata, que continham cerca de 1300 homens embarcados entre 1832 de 1835, principalmente 1833 e 1834. Nos livros de socorros estavam registrados, variavelmente, além do nome e da hierarquia do marujo (classe superior, primeiro e segundo marinheiro, 1o e 2o grumete), se eram recrutados, voluntários, engajados ou aprendizes; filiação; naturalidade; cor e características como, cabelos e marcas no corpo, tais como tatuagem, bexigas, cicatrizes. Registrava-se também os mantimentos recebidos (macas, colchões, roupas de cama, bebidas alcoólicas, tabaco, vestuário, tecidos); os soldos, data de ingresso e deserções. É também possível saber se o marujo assinava o nome ou não, já que para cada recebimento seria necessário uma assinatura ou um "x".

O tempo de permanência dos marujos num navio é extremamente variável. Um marujo pode embarcar num mês e deserdar no próximo. Pode se engajar por seis meses ou dois anos, pode se recrutado, ser obrigado a servir por anos; pode vir da Inglaterra como engajado, pode ser um estrangeiro bêbado incauto na taverna errada, na hora errada, no porto errado; pode mudar de embarcação, uma, duas, dez vezes; pode obter guia de desembarque por término de contrato, ou por problema de saúde. Enfim não consegui chegar a uma média exata de sua permanência no navio. Assim podemos dizer apenas que este mais de um milhar de homens conviveram entre si em períodos diferentes, mas compuseram a tripulação de 1832 a 1835, com múltiplas intersecções. O homem que ali ficou um ano, viu passar centenas de outros homens, como outros homens que ficaram poucos meses se misturaram com outros, que se misturariam com os seguintes e assim por diante. A tripulação de um navio não era apenas heterogênea, do ponto de vista da naturalidade de seus integrantes, era também extremamente rotativa. Isso aumenta a dificuldade de entender quais seriam os grupos de solidariedade e conflito formados num navio. Essa realidade se repetiu em diversos outros países e nos séculos anteriores. É necessário ainda fazer uma história coletiva e internacional dos trabalhadores marítimos dada a sua fluidez no espaço oceânico.

Mas na década de 1830, eu calculo que aqueles que não desertaram, ficaram na fragata de seis meses a dois anos. É importante notar que contei mais de 300 deserções num grupo de mais ou menos 1000 pessoas. As deserções tanto de engajados, voluntários ou

[18] *Navios de guerra brasileiros*, verbete "Fragata Imperatriz". Disponível em http://www.naval.com.br/ngb/I/I015/I015.htm. Acesso 14/05/2010.

recrutados eram freqüentes, atingindo segundo as minhas primeiras estimativas, no mínimo, um quarto das tripulações dos navios. Ora, era punida com castigos rigorosos, como, por exemplo, as previstas por lei, cinqüenta ou cem chibatadas, ora os desertores eram anistiados em diversos decretos assinados pelo Imperador. A deserção era um campo de negociação e de conflito. Markus Rediker defende a idéia do coletivismo dos trabalhadores do mundo marítimo anglo-americano no século XVIII e entende a deserção como uma desagregação tanto individual quanto coletiva: "Eles fugiram de porto a porto a procura de alguns trocados a mais por mês, cerveja que não estragasse, biscoito que não andasse sozinho, navios mais seguros ou capitães menos violentos".[19] Eu acrescentaria para o caso do Brasil que os nacionais também desertaram para voltar pra casa quando não queriam viver mais no mar. Mas havia aqueles que certamente escolheram o trabalho marítimo como modo de vida, e lutaram para ficar nele de um maneira melhor. Rediker entende que ações como deserções, motins e mesmo a pirataria, pressionaram por uma melhora no mercado de trabalho marítimo.[20]

Naturalidade

A tripulação multinacional, multirregional e multirracial o que eu chamo de galera heterogênea,[21] era vigente nas embarcações de muitas outras nações e perduraria por muitos anos na Marinha do Brasil.

A seguir, apresento uma tabela da naturalidade dos marujos da fragata *Imperatriz*, para que se possa entender a diversidade de origem dos tripulantes.

Naturalidade da tripulação da Fragata *Imperatriz* 1831-1835			
ESTRANGEIROS (64%)	**619**	**NACIONAIS (36%)**	**345**
PORTUGAL (29%)	**280**	**Rio de Janeiro**	93

[19] Markus Rediker. *The devil and the deep blue sea: Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world, 1700-1750*. Cambridge, Cambridge University Press, 1996 [1987], p. 290. Tradução da autora.
[20] Ibidem
[21] Me inspirei na expressão de Linenbaugh e Rediker "*motley crew*", traduzida no Brasil como horda heterogênea: "Uma *motley crowd* (multidão colorida, heterogênea) muito provavelmente era uma multidão andrajosa, ou um *lumpen* proletariado (palavra alemã para 'andrajos')". LINENBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo, Companhia das letras, 2008, p. 38.

		Campos (9);Cabo Frio (8); Parati (6); Ilha Grande (3); Saquarema (2); Manilha (1); Cantagalo (1)	
Porto	117	**Bahia** Rio Real (7); Caravelas (6); Alcobaça (2); Porto Seguro (1); Viçosa (1)	70
Lisboa	88	**Pará** - Marajó (2)	30
Viana (11) Ilhas -Madeira, São Miguel, Terceira, Faial- (9); Guimarães (6); Braga (5);Coimbra (5);Algarve(5);	41	**Pernambuco** Serinhaém (1)	27
Barcelos(3); Bastos(2); Benavente(2);Caparica (1), Capilhas (4), Caravelas (1); Figueira (1); Setubal (3); Outros (18)	34	**São Paulo** Paranaguá (6); Ubatuba (4); Santos (3); São Sebastião (1)	18
INGLATERRA,ALEMANHA e falantes de línguas não latinas (29%)	**278**	**Maranhão**	18
Inglaterra Londres (5); Portsmourth (1)Greenwich (1)	50	**Sergipe** (9) - Cotinguiba (7); **Ceará** (8) - Aracati (4); **Paraíba** (4); **Piauí** (1);**Rio Grande do Norte** (1); **Alagoas** - São Miguel (1)	24
"Alemanha" Hamburgo (4); Hanover (3); Bremen (1)	46	**Santa Catarina** (21); **Rio Grande do Sul** (2)	23
EUA	15	**Espírito Santo** - São Matheus (6); Itapemirim (1); Guarapari (1)	8
Outros (os nomes e sobrenomes indicam procedência de países de língua inglesa (a maior parte), germânica ou do norte da Europa.	152	**Minas Gerais**	3
Irlanda(4); **Prússia** (4); **Dinamarca** (3); **Áustria** (2)**Rússia** (1); **Suécia** (2)	16	**Sem província especificada**	31
Falantes de Línguas latinas 3,5%	**34**		
Espanha - Galícia (5); Maiorca (1)	10		
França - Bordeaux(2); Normandia(1)	7		
Paraguai (4) **Uruguai** (3)	7		
ÁFRICA 3%	**27**		
Angola	10		
Cabo Verde	6		
Benguela (1); **Cabinda** (2);**Congo** (2) **Serra Leoa** (1) **Moçambique**(2); Outros (3)	12		
GOA	**2**		

Fonte: Série Marinha - Livros de Socorros da Fragata *Imperatriz* XM 2500 (1831-3) e XM 2501 (1833). Dentre os 1265 marujos listados há naturalidade, ou indicação, de 964 homens. Há também 14 escravos que não foram relacionados nesta tabela, pois não sabemos se são nascidos no Brasil ou na África.

Dois terços dos marujos eram estrangeiros, sendo que dentre estes, 45% de portugueses e outros 45% ingleses, alemães e falantes de línguas não latinas. O outro terço da tripulação era formado pelos chamados nacionais que vinham principalmente do Rio de

Janeiro e Bahia. Diversamente da *Imperatriz*, em outros navios, a presença gaúcha era considerável.

O grupo majoritário no *Imperatriz* era portugueses de Lisboa e Porto, recrutados a força ou engajado, seguido dos ingleses, dos baianos e fluminenses. Pude contar cerca de 14 escravos (entre eles duas escravas) que permaneceram pouco tempo no navio. Nas tripulações que tenho estudado não tenho encontrado muitos escravos. Por outro lado, a corveta Regeneração, parte da frota que combateu na cabanagem, era tripulada por uma maioria de negros, que "se comportava muito mal," segundo John Taylor.[22]

O corpo: cor, tatuagem, roupas

Os estrangeiros eram brancos, com raras exceções de um ou outro norte-americano negro ou português moreno. E também dos africanos que compunham 3% da tripulação, e não necessariamente tinham passado escravo. Dentre os nacionais, a cor predominante era a parda (81 indivíduos), seguido de 52 brancos, 45 caboclos, 41 pretos além de mais 9 indivíduos mestiços de diversas denominações (cabra, moreno, trigueiro, de cor, cafuz, quase preto). Se na década de 1830, a maioria absoluta num navio, tendia a ser branca por causa dos estrangeiros, a partir da década de 1840 ela se tornava cada vez mais parda, a medida que os nacionais se tornam maioria.

Na fragata *Imperatriz* apenas 8 dos 186 homens nacionais caboclos, pardos ou pretos não eram grumetes. A cor neste momento também definia a hierarquia, seja porque estava escorada na questão de uma profissionalização maior dos estrangeiros ou por discriminação. Não é possível falar apenas em racismo neste período, já que portugueses e ingleses vêm de uma cultura marítima mais antiga e com um contigente muito maior que a do recente Império do Brasil. É evidente que o século XVIII criou no Atlântico Norte uma classe maruja mais estruturada que a da colônia portuguesa. No caso da Marinha mercante do Brasil a abordagem racial é mais factível, já que há um grande número de escravos empregados nela. Num artigo sobre os "gees" (marinheiros mestiços cabo-verdianos) Herman Melville afirma que "de todos os homens, os marinheiros são os mais preconceituosos, especialmente no que se refere à raça. São intolerantes. Mas quando uma criatura de raça inferior, um marinheiro inferior, vive entre eles, parece não haver limites para o seu desdém".[23] Ainda não identifiquei os conflitos

[22] AN, Série Marinha, xm 364 (Força naval do Pará).
[23] Herman Melville. *Os tugas (The gees).* Tradução de Irene Hirsch. *mimeo.*

raciais dentro da Armada. Mas não duvido que existiram, seja entre os marinheiros, seja dos oficiais em relação os marinheiros. Este é um dos temas que aprofundarei mais na tese. Ravi Ahuja é um dos autores que discorda da abordagem de Rediker e Linenbaugh de "uma classe marítima inclusiva e revolucionária no período moderno". Com outros autores ele entende que no século XIX e XX, "o mercado de trabalho marítimo estava estruturado numa hierarquia racial rígida".[24] De fato, no que toca a Marinha de guerra do Brasil, quando a questão da heterogeneidade dos marujos deixou de ser a internacionalidade, os estudos têm se dirigido a questão racial entre os marujos. [25]

2. Detalhe da gravura *The saylor's return.* Inglaterra, 1847. A mão direita do marujo tem uma âncora e uma estrela, ou o chamado signo de salomão.

Há 55 registros de marujos tatuados na fragata *Imperatriz*: 24 eram estrangeiros e 31 nacionais. Aqui já podemos começar a falar em "costumes em comum" ou uma cultura marítima internacional. Angolanos, londrinos, norte-americanos, baianos, pernambucanos, cariocas, catarinenses, uruguaios, brancos, caboclos e pardos, entre outros, tatuaram principalmente nos braços as conhecidas tatuagens de marinheiros. A maior parte tatuou iniciais (as suas próprias ou de outrem), corações, cruz ou crucifixos, âncoras, estrelas ou signos de Salomão; anos (1821, 1830 etc.) e embarcações. Além "figuras" e "imagens", as quais não sabemos o conteúdo.

---

[24] Ravi Ahuja. " Mobility and Containment: The Voyages of South Asian Seamen, c.1900–1960" . *IRSH* 51 (2006), Supplement, p. 112.

[25] Ver a este respeito os trabalhos de Álvaro Pereira do Nascimento, *A ressaca da marujada recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001; e *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros, de 1910*. Rio de Janeiro: Editora Mauad, 2008. Também a tese de Zachary Morgan valoriza a questão da raça. *Legacy of the lash, race & corporal punishment in the Brazilian Navy (1860-1910).* Ph.D. Dissertation, Brown University, 2001.

Essa cultura de classe ao que parece foi um hábito cultivado pelos marujos europeus que freqüentaram o oceano pacífico no século XVIII ou mesmo antes. No século XIX já estava plenamente difundida no Atlântico entre a galera heterogênea. Os poucos símbolos tatuados demonstram provavelmente que não eram apenas um ornamento, mas que seus significados eram caros aos marujos e o repertório era mais ou menos controlado. A cruz poderia salvar de um afogamento, as embarcações demonstravam uma identificação com a profissão; os corações a lembrança dos entes amados, etc. A bibliografia sobre o tema no período ainda é escassa, na tese estarei investigando mais a fundo seus significados.

A tatuagem era, enfim, mais uma atitude radical dos marinheiros. Sujeitos já estigmatizados e marginalizados pelas atribuições generalizadas de homossexualidade, alcoolismo, laços familiares frágeis, roupas e modo de andar próprios, a tatuagem de uma certa maneira coroava essa identidade marginal. E se ajudava a restringir o seu acesso ao mundo não marítimo, legitimava sua entrada nele. Sempre é bom lembrar, que as camadas médias e altas da sociedade ocidental se renderam apenas nas últimas décadas do século XX à tatuagem, moda que os marujos lançaram no século XVIII e outros grupos marginalizados como presidiários, prostitutas, trabalhadores urbanos e artistas populares aderiram no já no século XIX.

Na iconografia dos marujos, em geral, quando são jovens, o cuidado com as roupas é sempre retratado, como na imagem acima. A roupa do marujo mercante ou militar manteve sempre um estilo próprio: o lenço de seda preta no pescoço, a blusa listrada, a jaqueta ou japona azul, calça branca ou azul, o inconfundível "bonet" e uma diversidade enorme de chapéus. Como veremos na fala de John Taylor mais adiante, ele estava preocupado com a falta de pagamento de soldos durante a cabanagem, pois os marujos não tinham dinheiro para comprar "roupas e sapatos". Ora, é claro que roupas e sapatos, neste caso, pode se tratar de uma expressão simbólica para objetos de uso pessoal. Em boa parte do tempo o marujo, mesmo tendo família, não tinha como enviar ou guardar seu dinheiro para compartilhar com ela. Assim, a maior parte dos gasto dos marujos, podem de fato ter sido destinados a consumo próprio, como bebida, tabaco, roupas, sapatos, livros, mulheres, etc. O cuidado estético com as roupas, as tatuagens, criando um estilo que até hoje é muito cultivado e reproduzido, é um traço importante vida dos marujos.

Experiência e trajetória: os marujos William e Thomas

3 Assinaturas de William Seally e Thomas Jones marujos londrinos, que serviram a Armada Nacional e Imperial do Brasil, durante a Cabanagem.

Se há uma questão de coletividades a questão do indivíduo no mundo marítimo é fundamental. Se eles nascem em lugares tão diferentes, trabalham em navios de tantas bandeiras, em períodos curtos, é de se convir que as suas trajetórias não estão necessariamente ligadas a grupos perenes. O itinerário narrado pelo marinheiro Leandro Gonçalves de Gouveia que partiu de Paranaguá, sua cidade natal, aos 15 anos, em torno de 1847, e para lá voltou em 1861 é bastante típico dos marujos atlânticos, e é muito difícil que algum outro colega tenha vivido no mesmo tempo e espaço o que ele viveu:

> Que havera quatorze anos mais ou menos que anda ausente desta cidade sempre embarcado em diversos navios um dos quais de Nação Alemã, foi à Europa há cinco anos mais ou menos, e depois desembarcou em Pernambuco onde esteve três anos mais ou menos servindo de estivador de navios (...) em mil oitocentos e cinqüenta e dois voluntariamente serviu por seis meses no Hiate Itagipa na Bahia e findo esse tempo obteve sua guia de embarque o qual ficou com a Capitania do Porto daquela cidade quando matriculou para bordo de um navio mercante Inglês para Buenos Aires e de lá para Santos onde embarcou no navio Alemão que foi para a Europa."[26]

Paranaguara de 29 anos, pobre, conheceu diversas cidades do Império além da Alemanha e Buenos Aires, voltava à sua terra natal. O que ele sofreu ou gozou não sabemos. Mas certamente narrou muitas de suas histórias alhures para seus conterrâneos. Já uma parte dos marujos norte-americanos deixou diários, algo raro para um marujo nacional. George Blanchard, um marujo baleeiro norte-americano, quando aportou em Santa Catarina na década de 1840, escreveu em seu diário o encantamento pela procissão de sexta feira santa com “24 supostas virgens vestidas de anjos e salpicadas de ouro”. Ele as seguiu até a missa da catedral onde "mil velas produziam uma labareda inebriante sob o som do coral". Finalmente ele declarou “ Eu não sabia onde estava, eu não sabia quem eu era, apenas fiquei ali com olhos vidrados”.[27]

---

[26] Citado em José Augusto Leandro. "Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, Sul do Brasil, século XIX". Disponível em: http://www.revistas.uepg.br/index.php?journal=folkcom&page =article&op=viewFile&path%5B%5D=819&path%5B%5D=626

[27] Citado em Margareth Creighton. *Rites and passages: The experience of american whaling, 1830-1870.* Cambridge, Cambridge Universe Press, 1995, p. 148.

O marujo, seja da marinha mercante ou de guerra, estava sujeito a muitas intempéries mas também a todo tipo de experiência exótica, ou mais precisamente radical. É preciso então procurar por suas narrativas ou reconstruir trajetórias, não somente para entender o mundo dos marujos, mas também para entender como eles narraram e viveram o mundo e como estas narrativas e experiências contribuíram para o imaginário da cultura no Ocidente.[28] A vida marítima não era apenas um lugar de trabalho compulsório, muitos marujos quiseram conhecer outros lugares. Essa escolha tem de ser levada em consideração, pois estes mergulharam de cabeça no mundo impreciso do oceano. A volta não era garantida, os perigos eram imensos, o trabalho era duro e o dinheiro pouco. Trabalho exclusivamente masculino, ele também tem de ser entendido analisado com um viés de gênero, onde a valentia, coragem, força era também parte de suas características. A riqueza das experiências foram certamente narradas nas tavernas, nos convés, nas periferias dos centros das cidades e mesmo quando voltavam para suas terras de origem.

Narrarei a partir de um processo e de cartas das autoridades durante a cabanagem a história dos marujos londrinos William Sealy e Thomas Jones[29]. Aos vinte e poucos anos, deixaram Londres para servir a Marinha do Brasil. Da Corte foram enviados para o Pará na fragata *Campista*[30].

No dia cinco de outubro de 1835, partiram com outros marujos numa lancha fortemente armada para buscar gado próximo ao foz do Arary , na Ilha de Marajó, onde estava fundeada a escuna Rio da Prata. A fragata *Campista* estava cheia de refugiados belemitas, e o próprio presidente da província estava governando de lá. A necessidade de víveres era imensa, e os marujos já estavam a meia ração. O comandante temia a fome. Era já noite, "o vento fresco, a maré crescente", havia aguardente no barco, os marujos estavam bêbados como eles próprios depuseram. O guarda-marinha responsável pela guarnição subiu na escuna *Rio da Prata* e os marujos que ali ficaram (cerca de 17), logo "meteram em cheio

[28] Ver a este respeito o artigo de Flávio Gomes, Marcus Carvalho e João José Reis: África e Brasil entre margens: aventuras e desventuras do africano Rufino José Maria, 1822-1852. *Estudos Afro-Asiáticos,* Ano 26, n. 2, 2004, p. 257-302. E igualmente: Beatriz Mamigonian José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstituição de trajetórias de africanos do período da abolição do tráfico de escravos. 2009

[29] Série Marinha XM 364 (Força Naval do Pará) e XM 251 (Conselho de Guerra Auditoria da Marinha - processo verbal e interrogatórios dos réus Thomas James e Wiliam Sleves, marinheiros ingleses da Fragata *Campista).*

[30] Não estudei a tripulação da fragata Campista pois o livro de socorros estava bem incompleto. O perfil da tripulação da *Campista* era semelhante ao da *Imperatriz*, e elas faziam parte da força naval do Pará. Durante a campanha houve várias trocas de marujos entre uma e outra.

pelo rio acima" "com todo o pano" segundo testemunhas, em direção ao porto de Itacoã, ponto dos inimigos.

Dias depois a lancha foi retomada dos cabanos, sem a tripulação e sem o armamento: dois bacamartes, 13 armas, 500 cartuchos de adarme, 40 balas, 30 lanternetas e 40 cartuchos de peças. Soube-se depois que um dos tripulantes da lancha, um português, foi fuzilado pelos cabanos ou pelos próprios marujos. Um marinheiro alemão, voltou à fragata, arrependido da deserção e , segundo o Presidente da Província contou a seguinte versão :

> estando ébrios com a privação de seus pagamentos que a Nação lhes faltava com seus soldos há tempo, e que não tendo dinheiro e sempre cheios de trabalho, (...) que eles usariam da força e roubariam com [os tapuios], arrojando-se sua maldade, a conceber a proposta aos tapuios de atacarem com eles esta fragata, por se achar mui atrapalhado com as famílias e pouca guarnição para o que eles com a lancha e com mais sete batelões de tapuios se ofereciam.[31]

O comandante John Taylor, apesar de condenar a deserção, empatizou com os marujos: "as guarnições não podem estarem (sic) contentes achando-se sem dinheiro algum para comprarem sapatos e algumas roupas que precisam". E ainda declarou *post scriptum*: "a guarnição da lancha era inglesa e a de melhor conduta que tínhamos".[32] A crítica ao Governo não é ao menos velada: marinheiro engajado sem pagamento fica insubordinado, como ele já vinha alertando o ministro da Marinha em outros ofícios. É necessário neste caso entender que há uma quebra de oposição entre oficiais e marujos, sendo possível falar em uma certa solidariedade não de classe, mas de homens marítimos, e quem sabe ingleses.

***

Dois anos depois, em 1837, em diligência no Rio Preto, a mesma escuna *Rio da Prata*, cujo comandante presenciou a partida da lancha dois anos antes, encontrou três dos marujos desertores no Porto do Cury ou Curim. Um deles, o inglês Henry Peterson, morreu meses depois na presinganga Defensora. William Sealy e Thomas Jones ficaram presos por três anos aguardando o sua sentença. Um conselho militar foi formado no patacho Januária, em Santarém, onde, em 1838, cinco tripulantes da escuna Rio da Prata - dois lisboetas, um

[31] AN, Série Marinha XM 364, ofício do presidente da província do Pará Manoel Jorge Rodrigues ao MInistro da Marinha José Pereira Pinto, 6 de outubro de 1835.
[32] Série Marinha XM 364, ofício de John Taylor, chefe e comandante das forças navais, para o ministro da Marinha José Pereira Pinto. Pará, 6 de outubro de 1835.

paraense, um benguelense e um catarinense - depuseram como testemunhas do evento de 1835.[33]

Apenas em janeiro de 1840 os réus depuseram na corveta Defensora, surta em Belém, onde ainda estavam presos. Negaram a deserção, alegaram que a correnteza e o vento ocasionaram o descontrole da lancha e eles acabaram interceptados em Itacoã, na Ilha de Marajó, pelos inimigos que lhes tomaram o armamento e mantimentos. Presos pelos inimigos, seguiram para Belém, na época tomada pelos cabanos, depois para Santarém na canoa *Auspiciosa* do "cabano Saraiva". Dali teriam fugido para Curim no Rio Preto, onde foram presos pela escuna *Rio da Prata* em 1837.

Ficaram depositados na presinganga *Defensora*, de outubro de 1837 até fevereiro de 1840, quando a sentença definitiva do conselho de guerra foi proferida em Belém. A primeira sentença foi baseada no artigo 37, dos de Guerra, o qual punia com pena de morte indivíduos que passavam para o lado inimigo com munição e mantimentos. Alguns membros protestaram contra a sentença, considerando a possibilidade versão dos réus e pediram pela clemência de uma pena menor. Houve empate na votação do Conselho, e acabou prevalecendo a pena de dez anos de trabalho forçado dentro da província.[34]

***

Se os marujos desertaram ou foram capturados para o inimigo, eu não posso afirmar. O que aconteceu nos dois anos que os ingleses conviveram com os cabanos também não. Suponho que dentre os diversos grupos que havia dentro de um navio, a ação entre semelhantes é mais comum que a ação da tripulação como um todo. Segundo Taylor os tripulantes da lancha desertora eram ingleses. O alemão que estava junto desistiu e voltou e o português foi fuzilado. Juntar-se aos cabanos não me parece uma consciência de classe revolucionária atlântica. Se eles se juntaram aos cabanos, foi por que os contratantes não estavam cumprindo o combinado e o estado de guerra num país estrangeiro agravava a situação. Além disso quando eles se viram na posse de importante material bélico, vender para o inimigo pode ter sido visto como uma solução da falta de dinheiro e uma possibilidade de deserção remunerada, o que possibilitaria conseguir voltar para Inglaterra, ingressar num outro navio, ou na mais radical das hipóteses ser praticamente um quilombola nas matas

[33] Todas as informações a partir de 1837 foram extraídas do "processo verbal e interrogatórios dos réus Thomas James e Wiliam Sleves, marinheiros ingleses da Fragata *Campista"*. Agradeço ao meu colega Eduardo Cavalcante, a transcrição do documento.

[34]

amazônicas. A ação não tinha volta. Um trio de ingleses continuou junto na mata durante dois anos, mas não sabemos o seu grau de adesão aos cabanos ou mesmo populações indígenas ou ribeirinhas.

Há uma história semelhante, contada por três marujos de um navio corsário, presos em Cabo Frio em 1827. John Sullivan, Fergus Mc Viagh e Daniel Mullan haviam partido como colonos para Buenos Aires. Por estarem passando necessidades na Argentina embarcaram num navio corsário, com a "intenção de logo fugir". Numa noite, quando estavam tentando apresar um navio em Cabo Frio deserdaram, juntamente com dois italianos. Aportaram na costa e andaram quatro dias até chegar à polícia de Cabo Frio. Nesta cidade ficaram seis semanas em liberdade e partiram num brigue para o Rio de Janeiro, cujo capitão lhes enviou presinganga. Dali pediram a soltura para o cônsul britânico, que por sua vez pediu o mesmo para o ministro da Marinha "se for verdadeiro o que eles alegam". Mais uma vez a versão contada é a de defesa de um possível delito. Como os ingleses da fragata *Campista* eles se dizem vítimas de grupos fora-da-lei. Também não sabemos se os ingleses foram obrigados ou não a trabalhar como corsários. Mas como os ingleses da cabanagem, oito anos depois, eles sobreviveram a situações limite no Atlântico internacional e acabaram numa presinganga.[35] Como tantos outros marujos em apuros, recorreram às autoridades de seu país de origem para tentarem se salvar da enrascada que haviam se metido tão longe de casa.

Há também a possibilidade dos marujos, além de procurarem se unir aos seus iguais, se entrosarem com grupos diferentes. No romance Moby Dick de Herman Melville, o marujo norte-americano Ishmael tornou-se "amigo íntimo" do seu companheiro de profissão"selvagem " Queequeg, da Ilha de Kokovo, após fumarem juntos um "estranho cachimbo". É possível que estes marujos ingleses da cabanagem possam ter experimentado do cachimbo dos tapuios, muitos deles marítimos, e ter tido seus momentos agradáveis, ou melhores do que nos navios da força naval do Brasil, onde num primeiro momento combateram sem receber soldos. E num segundo, ficaram detidos numa presinganga até 1840. Neste ano escaparam da pena de morte, mas teriam de passar os próximos dez anos trabalhando nas duras condições do arsenal ou dos navios do Pará, província devastada pela guerra. O fim desta história marítima, até onde sabemos, é trágico.

[35] AN, Série Marinha, XM 26 (Legações estrangeiras). Ofício do cônsul interino A. I. Hearthely ao MInistro da Marinha Marquês de Maceió.

Finalmente uma pergunta transoceânica deve ser feita, voltando a algum dia da década de 1830, quando eles decidiram embarcar para o Brasil(se é que eles de fato decidiram): trabalhar num navio estrangeiro era melhor que numa fábrica inglesa? O marujo Ishmael de Moby Dick embarcou no navio baleeiro pois adorava "viajar por mares proibidos e desembarcar em costas selvagens"[36] e "não havia nada em especial que [lhe] interessasse em terra firme".[37]

Independente de embarcarem num navio de guerra, mercante ou corsário, ou mesmo aventurar-se como colono em terras distantes, no século XIX, como em séculos anteriores, [38] havia de fato indivíduos que estavam navegando pelo mundo e sujeitos a todo tipo de experiência. Ao mesmo tempo, uma classe marítima internacional foi se constituindo, cujos membros muitas vezes preservaram sua identidade de origem.

[36] Herman Melville. *Moby Dick.* São Paulo, Cosac & Naif, 2008 p. 31.
[37] Idem, p. 26.
[38] Alguns autores vêem mais sentido em falar numa história marítima que englobe todos os oceanos do que atlântica. No caso do período que estudo, falar em história atlântica é pertinente pois os indivíduos dos navios são das Américas da Europa e da África. Acredito que exista essa região atlântica com uma história social específica. Há alguns marujos residuais do Índico e do Pacífico que são as exceções que confirmam a regra.